CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române www.roaf.ro/ro/cersenin Nr. 1 (96) ◆ 2008

CEL MAI BUN DINTRE CEI BUNI, pag. 12

LA MULȚI ANI 2008!

C 27 J - SPARTAN, pag. 18

ÎN MISIUNE CU HERCULES, pag. 22

GAP FILLER, pag. 10

PER ASPERA AD ASTRA

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI *"CER SENIN"*

Președinte
general-maior ION ȘTEFAN
e-mail: istefan@roaf.ro

Membri
general-maior CÂRNU FĂNICĂ
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de flotilă aeriană
LIVIU BURHALĂ
e-mail: lburhala@roaf.ro

general de flotilă aeriană
VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Redacția

SECRETAR DE REDACȚIE:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

REDACTOR:
DUMITRU BERBUNSCHI
e-mail: dberbunschi@yahoo.com

SUBOFIȚER CU EVIDENȚA:
plutonier-major SORIN SĂFTOIU;
e-mail: jurnalistul@gmail.com

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;
e-mail: andreia_lungu@yahoo.com

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

Traducere texte:
GABRIELA GROZA

SUMAR

AGENDĂ
4 Numiri în funcţie în Forţele Aeriene
7 C 27J - SPARTAN
8 Resursa umană şi valurile restructurării
9 Zburătorii României Mari
10 GAP FILLER
11 Europa - un singur cer

PERFORMERII
12 Cel mai bun dintre cei buni

INSTRUCŢIE
14 Rachetiştii sol-aer

ACTUALITATE
16 Apărarea Aeriană în NATO – prezent şi perspective

INCREDIBIL, DAR ADEVĂRAT
20 Aterizare în condiţii extreme

AVIAŢIA DE TRANSPORT STRATEGIC
22 În misiune cu HERCULES

SECURITATE
26 Protecţia informaţiilor

ÎNVĂŢĂMÂNT
28 Specializarea profesională în instituţii militare internaţionale

TEHNICĂ
30 Pilotul automat în aviaţie

ANIVERSARE
32 O viaţă închinată aviaţiei

LEGENDE ALE AVIAŢIEI ROMÂNE
33 Prinţul George Valentin BIBESCU

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiția specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacției texte și fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conținutul articolelor aparține în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Responsabilitatea privind corectura revine în totalitate redacției revistei

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/318.54.66**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**

ISSN 1582-6317. B 916.07;
C 1011.00

Coperta I
C27J SPARTAN

Coperta IV
Bradul MILENIULUI – București 2008

DTP şi tipar:
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4578/2007

Un gând bun, în Ajun!

Cu gândul la Bethlehem şi în margine de an, îndrăznesc să spun ceva despre oameni. Despre menire omenească şi rost existenţial, despre viaţă. Trăind între semeni, răzbătând de la cumineţenia pământului până la smerenia cerului, ne aflăm limitele, dar şi puterile, ne realcătuim mereu devenirile, sub umbra vie a credinţei. A rostului creştin.

Creştinismul rămâne o religie a învierii, a naşterii şi renaşterii. Moartea este doar "o trecere" în creştinism. Pentru un om deprins cu scrisul, el devine stâlp al înţelegerii de sine. Omul scrie ce simte ca o depunere de mărturie despre alcătuirile sufletului său... Poate de aceea mie mi se pare a fi un dar, o minune simplă, cu semn sufletesc, din atât de iluzoria lume în care ne rostuim.

Nu există lumină în lipsa umbrii întunericului. Strigătul răzbate ca revers al tăcerii, iar gestul omenesc sfinţeşte nepăsarea. Năzuim un strop de fericire şi poate chiar o atingem doar pentru că nefericirea ne-a tot fost vecină. Greul apare odată cu uşorul. În nevoie se zămisleşte opusul ei. Pentru că astfel sunt rânduite întregurile. Contrastele susţin temelia universului, iar prezenţa lor pare o lege de viaţă. Cu binele şi răul. Ca feţele monedei ruginite de vreme. Viaţa este un întreg viu.

Paradoxurile dau de furcă inteligenţei. Visele care iscă certitudini ne orbesc. Inima, cel mai des, merge în faţa raţiunii. Părem pasageri prin viaţă. Ne este dată, stă o vreme la noi, apoi... pleacă. Semănă cu o misiune. Ce ne rămâne din ea?!

Un gest bun făcut, bun rămâne. Viaţa noastră începe între malurile franjurate ale destinului, jalonat de bine şi rău. Greşim şi ne căim, sau facem bine şi uităm. Viaţă. E rău dacă nu poţi să faci un bine. Dar e la fel de rău dacă îl faci şi nu uiţi asta. Putem astfel altoi vlăstarul unei prietenii anonime pe rădăcina bună a convieţuirii.

Scriu acum când par a veni din lumea tăcerii. Pe care am tangentat-o. Pe care mulţi aviatori o traversează cu zborurile lor şi pe care o "adulmecă" în clipele lor de taină ori de agonie. Înainte de Cina cea de Taină, Iisus, spălând picioarele apostolilor săi, rostea: „Nici o dragoste nu-i mai mare ca dragostea celui ce-şi dă viaţa pentru prieteni". Am înţeles (...)

Prietenia a rămas până în zilele noastre o taină. Prieten este mai mult decât frate şi altceva decât părinte. Dar, ca orice taină, ea transcede inexplicabilă. În săptămâna Naşterii Domnului, bucuros voi fi dacă semnul meu din scris va ajunge la toţi acei oameni care, uneori au cerul sub picioare şi cel mai des îl poartă în suflete, depunându-se ca o punte între cei care nu dau o prietenie de-o viaţă pentru un trecător interes de-o clipă. Care preţuiesc camaraderia. Care duc până în răscrucea cerului gândul şi gestul lor bun şi apoi le aduc acasă, închizându-le într-un cufăr de suflet. Ca pe o ofrandă. Pentru că, ştiut este, după ce mori, singurii care îţi mai pomenesc numele sunt doar cei ce ţi-au fost prieteni adevăraţi cât ai trăit. Iar dacă şansa ne aduce aproape raza bună a prieteniei, suntem salvaţi. O prietenie adevărată nu poate fi înlocuită cu nimic altceva.

Dar, ...se luminează cerul! Se aud zurgălăii. Se duce anul... Zâmbesc stingher, dar bucuros, înţelept şi inocent deodată, pentru că m-am născut a doua oară. Acum, conştient. Mulţumesc îngerilor că am re-născut sub Zodia Zborului şi a Prieteniei.

Dumitru BERBUNSCHI

MESAJUL DE SĂRBĂTORI AL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE

Îmi face o deosebită plăcere să mă adresez dumneavoastră şi celor care vă sunt dragi şi apropiaţi, în ajunul sărbătorilor de iarnă şi al anului nou 2008, pentru a vă ura, din inimă, multă sănătate, fericire, un an mai bun, cu împlinirea tuturor dorinţelor.

Încheiem un an de muncă dens, cu semnificative împliniri în toate domeniile noastre specifice, cu succese certe în transformarea categoriei de forţe armate pe care o slujim, cu prestigioase afirmări în ţară şi mult dincolo de hotarele ei. În Ţările Baltice, Irak ori Afganistan, la Izmir, la Capu Midia sau în garnizoanele de dislocare permanentă, bărbaţii şi femeile din Forţele Aeriene Române au fost mesagerii eficienţei şi ai profesionalismului, ai valorilor umane şi ai intereselor naţionale.

General-locotenent
Constantin CROITORU

Anul 2007 a fost, într-adevăr, un an plin, rodnic, reprezentativ pentru apărătorii cerului senin al României. Ne-am îndeplinit ireproşabil misiunile în Afganistan şi Irak. Am executat, sub comandă NATO, misiunea de luptă Poliţie Aeriană în Ţările Baltice, misiune ce a implicat dislocarea forţelor şi mijloacelor în afara graniţelor ţării. A fost, de altfel, prima misiune de luptă executată de aviaţia română de vânătoare după cel de-al Doilea Război Mondial, într-o ţară străină.

Totodată, am participat cu rezultate meritorii la exerciţii şi aplicaţii de anvergură, în colaborare cu partenerii din NATO. Am continuat să ne perfecţionăm din punct de vedere militar şi să ne modernizăm structurile. Am îndeplinit la standardele cerute misiunile specifice statutului nostru de membru al Alianţei Nord-Atlantice, sporindu-ne încrederea în ceea ce putem face, ca o entitate puternică, competitivă la cel mai înalt nivel.

Pentru toate acestea, cu prilejul sărbătoririi Naşterii Domnului şi al Anului Nou, mulţumesc şi adresez întregului personal al Forţelor Aeriene Române cele mai calde felicitări şi urări de sănătate, prosperitate şi împliniri în plan familial şi profesional!

La Mulţi Ani!

NUMIRI ÎN FUNCȚIE ÎN STATUL MAJOR AL FORȚELOR

Generalul-maior Ion Ștefan a fost numit în funcția de locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene începând cu 15 noiembrie 2007. S-a născut în localitatea Cislău, județul Buzău, în data de 25 iunie 1953. A intrat în armată după absolvirea Școlii Militare de Ofițeri de Aviație, Boboc, în anul 1975. Este căsătorit și are un fiu.

A îndeplinit diferite funcții în unități de aviație: pilot, pilot-șef, comandant de patrulă, comandant de escadrilă.

A urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare în perioada 1986–1988.

A fost șef de detașament al componentei MiG-21 LanceR în cadrul exercițiului COOPERATIVE PARTENER 1998, în cooperare cu Alpha Jet, șef de detașament MR 1, cu participarea aeronavelor franceze Mirage F1, în 1999, și șef de detașament MR 1, cu participarea aeronavelor olandeze F-16, în Bazele Aeriene Twenthe și Völkel, în anul 2000.

În august 2001 a îndeplinit funcția de director executiv al mitingului aerian "Romanian International Air Show 2001", iar în anul 2006 a pregătit, condus și desăvârșit, din postul de director general, spectacolul aerian "RoIAS–2006", Mihail Kogălniceanu.

Funcții îndeplinite

- din 15.11.2007 – Locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene;
- 2005–2007 – Șef Instrucție și Doctrină în Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 2004–2005 – Comandant al Bazei 71 Aeriană;
- 2002–2004 – Comandant al Bazei 93 Aeriană;
- 2000–2002 – Locțiitor-șef la Serviciul Doctrină și Instrucție din Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 1998–2000 – Șef Birou Investigații Evenimente de Zbor în Secția Securitate Zbor;
- 1996–1998 – Navigator-șef la Flotila 70 Otopeni;
- 1995–1996 – Ofițer 1 metodică licențe și brevete de zbor la Statul Major al Aviației și Apărării Antiaeriene;
- 1990–1995 – Instructor cu tragerile și lupta aeriană la Regimentul 86 Aviație Vânătoare, Fetești;
- 1988–1990 – Comandant Escadrilă Aviație Vânătoare la Regimentul 86 Aviație Vânătoare, Fetești;
- 1986–1988 – Ofițer-student la Academia de Înalte Studii Militare;
- 1983–1986 – Șef Grupă Control Obiectiv la Regimentul 86 Aviație Vânătoare, Fetești;
- 1976–1983 – Comandant de patrulă, pilot-șef, pilot la Regimentul 86 Aviație Vânătoare, Fetești.

Studii

- Colegiul Național de Apărare, Universitatea Națională de Apărare;
- Curs postuniversitar de Comandă a Marilor Unități Tactice, Universitatea Națională de Apărare;
- Academia de Înalte Studii Militare, 1988;
- Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu", 1975.

Datele de înaintare în grad

- 1975 – Locotenent;
- 1978 – Locotenent-major;
- 1982 – Căpitan;
- 1987 – Maior;
- 1992 – Căpitan-comandor;
- 1996 – Comandor;
- 2004 – General de flotilă aeriană;
- 2007 – General-maior.

Generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, șeful Resurselor din Statul Major al Forțelor Aeriene, a fost numit în funcție la data de 15.11.2007. S-a născut în localitatea Rătești, comuna Berca, județul Buzău, la data de 19.09.1957. Este căsătorit și are un fiu și o fiică.

A intrat în armată în anul 1979, după absolvirea Școlii Militare de Ofițeri de Aviație, Boboc, jud. Buzău.

A urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare în perioada 1989–1991.

Este pilot clasa I, instructor de zbor ziua și noaptea, în toate condițiile meteorologice. A zburat următoarele tipuri de aeronave: Zlin 526, L-29, L-39, MiG-15, MiG-21, MiG-21 LanceR, Alpha Jet, F-16, Mirage F1B.

Funcții îndeplinite

- din 15.11.2007 – Șeful Resurselor din Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 2004–2007 – Comandant al Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene "Aurel Vlaicu";
- 2003–2004 – Șef al Instrucției și Doctrinei în Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 2003 – Comandant al Diviziei 1 Aeriene "Siret";
- 2001–2003 – Comandant al Bazei 86 Aeriană, Fetești;
- 2001 – Comandant al Centrului 95 Trecere pe Avioane Supersonice;
- 1999–2001 – Comandant al Bazei 95 Aeriană, Bacău;
- 1998–1999 – Șef de secție la Statul Major al Aviației și Apărării Antiaeriene;
- 1994–1998 – Inspector-șef zbor la Statul Major al Aviației și Apărării Antiaeriene;
- 1991–1994 – Locțiitor comandant de escadrilă la Regimentul 86 Aviație Vânătoare;
- 1989–1991 – Ofițer-student la Academia de Înalte Studii Militare;
- 1980–1989 – Pilot, pilot-șef, comandant de patrulă la Regimentul 86 Aviație Vânătoare.

Studii

- Colegiul Național de Apărare, Universitatea Națională de Apărare, 2002;
- Curs de învățare a limbii engleze, Canada, 2000;
- Curs de operații aeriene multinaționale, Paris, 1998;
- Academia de Înalte Studii Militare, București, 1991;
- Școala Militară de Ofițeri de Aviație, Boboc, 1979.

Datele de înaintare în grad

- 1979 – Locotenent;
- 1982 – Locotenent-major;
- 1986 – Căpitan;
- 1990 – Maior;
- 1994 – Căpitan-comandor;
- 1998 – Comandor;
- 2002 – General de flotilă aeriană.

Generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea s-a născut în orașul Ploiești, jud. Prahova, la data de 2 martie 1957. A intrat în armată în anul 1979, după absolvirea Școlii Militare de Ofițeri de Aviație, Boboc, jud. Buzău. A îndeplinit diferite funcții în unități de aviație ca: pilot, pilot-șef și comandant de patrulă. Generalul de flotilă aeriană este căsătorit și are doi fii și o fiică.

A urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare în perioada 1990–1992.

După terminarea studiilor a fost numit în funcția de comandant de patrulă aviație vânătoare. De asemenea, a îndeplinit funcția de locțiitor al comandantului și de comandant al Bazei 95 Aeriană.

Funcții îndeplinite

- din 15.11.2007 – Șef Instrucție și Doctrină în Statul Major al Forțelor Aeriene;
- 2001–2007 – Locțiitor și comandant al Bazei 95 Aeriană;
- 1999–2001 – Comandant al Grupului 95 Aviație Vânătoare;
- 1995–1999 – Navigator-șef, instructor de zbor și ofițer în Secția Operații la Corpul 1 Aviație și Apărare Antiaeriană;
- 1992–1995 – Comandant de patrulă și locțiitor pentru zbor al comandantului escadrilei pentru zbor la Regimentul 91 Aviație Vânătoare;
- 1990–1992 – Ofițer-student la Academia de Înalte Studii Militare;
- 1980–1990 – Pilot, pilot-șef și comandant de patrulă la Regimentul 91 Aviație Vânătoare;
- 1979–1980 – Pilot la Centrul de Instrucție.

Studii

- Curs de limba engleză, Canada, 2004;
- Curs postuniversitar de perfecționare în Conducere Strategică, Universitatea Națională de Apărare, 2001;
- Academia de Înalte Studii Militare, 1992;
- Școala Militară de Ofițeri de Aviație, 1979.

Datele de înaintare în grad

- 1979 – Locotenent;
- 1982 – Locotenent-major;
- 1986 – Căpitan;
- 1991 – Locotenent-comandor;
- 1995 – Căpitan-comandor;
- 1999 –Comandor;
- 2006 – General de flotilă aeriană.

AERIENE

Comandorul profesor universitar dr. Gabriel-Florin Moisescu a fost numit în funcția de comandant al Academiei Forțelor Aeriene "Henri Coandă" la data de 15 noiembrie 2007. S-a născut în comuna Balaci, la data de 30 noiembrie 1959. Este căsătorit și are un copil.

A intrat în armată în anul 1981, după absolvirea Școlii Militare de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu", ca șef promoție ofițeri nenaviganți.

A absolvit Academia de Înalte Studii Militare în 1989, iar din anul 2002 este doctor în științe militare.

Funcții îndeplinite

- din 15.11.2007 – Comandant al Academiei Forțelor Aeriene "Henri Coandă", Brașov;
- 2006–2007 – Șef Colegiu Informații pentru Apărare la Universitatea Națională de Apărare, București;
- 2005–2006 – Șef catedră Sisteme Informaționale Militare și Informații pentru Apărare la Universitatea Națională de Apărare, București;
- 1990–2005 – Lector, conferențiar și profesor universitar la Universitatea Națională de Apărare, București;
- 1989–1990 – Ofițer 2 stat major la Grupul Aviație Școală Elicoptere și Transport, Buzău;
- 1987–1989 – Ofițer-student la Academia de Înalte Studii Militare;
- 1986–1987 – Navigator cu coordonarea zborurilor la Divizia 70 Aviație, Otopeni;
- 1981–1986 – Navigator cu coordonarea zborurilor la Regimentul 77 Aviație Transport, Otopeni.

Studii

- Curs postuniversitar de Conducere Strategică – Colegiul de Război, Universitatea Națională de Apărare, 2006;
- Facultatea de Psihologie-Sociologie și Științe Politice, Universitatea Hyperion, 2004;
- Doctor în știință militară, 2002;
- Curs de perfecționare a limbii franceze, Saint-Jean sur Richelieu, Canada, 2000;
- Curs postuniversitar de specializare interarme – Aviație și Apărare Antiaeriană, Academia de Înalte Studii Militare, 1996;
- Curs postuniversitar de perfecționare în psihopedagogie și metodică, Academia de Înalte Studii Militare, 1995;
- Academia de Înalte Studii Militare, 1989;
- Școala Militară de Ofițeri de Aviație, 1981.

Datele de înaintare în grad

- 1981 – Locotenent;
- 1986 – Locotenent-major;
- 1990 – Căpitan;
- 1995 – Locotenent-comandor;
- 2000 – Căpitan-comandor;
- 2005 – Comandor.

Managementul traficului aerian

În ultimul trimestru al anului 2007 a avut loc la Bruxelles, Belgia, Reuniunea Grupului pentru Navigație, Comunicații și Supraveghere (CNS) a Comitetului NATO pentru Managementul Traficului Aerian (NATMC).

Activitatea a contribuit la obținerea unor informații necesare armonizării politicilor, planurilor și a programelor naționale de achiziție din domeniu în conformitate cu cerințele și recomandările NATO, ICAO și EUROCONTROL. De asemenea, în cadrul lucrărilor a fost promovată infrastructura națională de comunicații, navigație și supraveghere ca suport pentru serviciul de control al traficului aerian (ATC) în România.

Din prezentările specialiștilor NATO și a celor de la EUROCONTROL, pe subiectul interoperabilității civil-militare în domeniul CNS, a rezultat necesitatea întăririi eforturilor comune în vederea migrării către o infrastructură interoperabilă, ca suport pentru funcțiunile ATM, strict necesară în vederea asigurării coexistenței în același spațiu aerian a aviației civile și militare, în condiții de securitate. Această infrastructură trebuie să se bazeze pe sisteme convergente/similare, recomandate de NATO și ICAO. Infrastructura tehnică CNS trebuie să asigure și să permită organelor de trafic militare și civile schimbul în timp real al informațiilor referitoare la poziția, starea și intențiile aeronavelor.

Locotenent-colonel NICOLAE MARIA-ZAMFIRESCU

Contracararea dispozitivelor explozive improvizate

La începutul lunii noiembrie 2007 s-a desfășurat la Army School of Ammunition, Warwickshire, Anglia, cursul NATO de stat major având ca scop prezentarea sistemului pentru contracararea dispozitivelor explozive improvizate, C–IED.

Activitatea a permis înțelegerea sistemului C–IED ca parte a sistemului de contracarare a insurgenților, cuprinzând prezentarea specificului teatrelor de operații, în special ISAF, tehnicile și tacticile folosite de insurgenți, organizarea de principiu a sistemului C–IED, prezentarea principiului ECM – contramăsuri electronice ca parte a EW (război electronic) –, precum și aspecte practice referitoare la echipamentele EOD și demonstrarea câtorva capabilități EOD specifice armatei Marii Britanii.

În urma discuțiilor purtate și a materialelor prezentate, concluzia de bază a fost că antrenarea forțelor dislocabile în teatrele de operații multinaționale reprezintă o responsabilitate națională și trebuie să cuprindă elemente minime, tehnici, tactici și proceduri de operare în cazul cercetării zonelor/traseelor, cât și măsurile de bază de luat în cazul observării sau producerii unui atac cu dispozitive expozive improvizate (IED). Acest antrenament trebuie evaluat, iar în teatrele de operații se intenționează a se continua antrenamentul, și nu efectuarea de cursuri.

Căpitan ing. Traian TĂNASIE

Chief of Belgian Air Force Staff Visit to Romania

Paid in early November 2007, Belgian delegation visit mainly aimed at discussing various aspects of military cooperation, particularly future common actions of Romanian and Belgian Air Forces.

The event consisted of several meetings and talks of Belgian team led by Lieutenant General Gerard Van Caelenberge with Romanian Air Forces' leadership.

Vizita şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Belgiene în România

Desfăşurată în prima jumătate a lunii noiembrie 2007, vizita delegaţiei belgiene a avut ca scop principal discutarea aspectelor referitoare la colaborarea în domeniul militar, vizând viitoarele acţiuni comune ale Forţelor Aeriene Române şi Belgiene.

Activitatea a cuprins o serie de întâlniri şi discuţii ale delegaţiei conduse de domnul **general-locotenent Gerard Van Caelenberge** cu echipa de conducere a Statului Major al Forţelor Aeriene Române, în cadrul vizitei fiind evidenţiate principalele caracteristici ale mediului actual de securitate şi opţiunea fermă a României pentru o diplomaţie activă. În acest context, a fost subliniată hotărârea părţii române de a-şi îmbunătăţi în mod calitativ colaborarea cu partenerul belgian în domeniul aviaţiei.

Pe timpul vizitei efectuate la Baza Aeriană Otopeni, oaspeţilor belgieni le-au fost prezentate aspecte referitoare la rolul şi locul acestei structuri în cadrul Forţelor Aeriene, prin prisma eforturilor de integrare în structurile euro-atlantice şi de atingere a unui nivel ridicat de interoperabilitate. Totodată, delegaţia belgiană a fost informată asupra capabilităţilor operaţionale actuale, asigurate în principal prin aeronavele C-130 şi prin elicopterele IAR-330 Puma SOCAT.

La Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu au fost prezentate elementele majore de infrastructură aflate în curs de modernizare pentru susţinerea activităţilor comune ce urmează să fie derulate aici de Forţele Aeriene Române şi USAFE. Delegaţia belgiană a apreciat în mod deosebit facilităţile de pregătire puse la dispoziţie pentru desfăşurarea exerciţiului aerian româno-belgian CARPATHIAN EAGLE. Infrastructura în dezvoltare a bazei şi posibilităţile de utilizare a spaţiului aerian din această zonă oferă piloţilor o excelentă oportunitate pentru atingerea în timp scurt a unui bun nivel de interoperabilitate.

Domnul general-locotenent Gerard Van Caelenberge a luat notă de aspectele prezentate şi a precizat că, din poziţia sa, de şef al Forţelor Aeriene Belgiene, va sprijini în continuare colaborarea dintre cele două categorii de forţe ale României şi Belgiei şi va urmări urgentarea soluţionării problemelor care au fost prezentate.

Comandor George GHEORGHE

Generalul William T. Hobbins, comandantul Forţelor Aeriene Americane în Europa, a trecut în rezervă după 38 de ani de activitate.

Ceremonia prilejuită de acest eveniment a avut loc în data de 10.12.2007, la Baza Aeriană Ramstein, Germania.

Generalul-locotenent Roger A. Brady a fost nominalizat să preia comanda USAFE, urmând a fi confirmat în funcţie de Senatul Statelor Unite.

www. usafe.af.mil/

Apărarea aeriană cu baza la sol

În ultima decadă a anului 2007 s-a desfăşurat la Ljutenburg, Germania, cel de-al doilea simpozion internaţional pe tema apărării aeriene cu baza la sol – GBAD.

Conferinţa, cea de-a doua organizată cu această tematică de Şcoala Apărării Aeriene din cadrul Forţelor Terestre, a adunat 124 de participanţi din 20 ţări (SUA, Marea Britanie, Germania, România, Canada, Franţa, Polonia, Cehia, Norvegia, Suedia, Danemarca, Spania, Portugalia, Grecia, Belgia, Austria, Estonia, Olanda, Elveţia, Ucraina).

Activitatea a constituit un bun prilej de informare asupra problematicii apărării aeriene cu baza la sol, în special pentru sistemele cu rază scurtă şi foarte scurtă de acţiune (SHORAD / VSHORAD), cu accent pe contribuţia specifică structurilor de apărare aeriană cu baza la sol (GBAD) la apărarea împotriva terorismului, respectiv pe răspunsul la ameninţările cu rachete, artilerie şi mortiere (C-RAM – counter rocket, artillery and mortar).

Simpozionul a tratat astfel, sistematic, aspecte referitoare la apărarea aeriană cu sisteme SHORAD şi VSHORAD, prezentând, într-un cadru informal de dezbateri, tendinţele de dezvoltare în domeniu. De asemenea, a fost expusă experienţa acumulată în teatrele de operaţii recente şi au fost analizate vulnerabilităţile actuale prin prisma evantaiului de ameninţări, informaţiile obţinute fiind foarte importante, cu impact în dezvoltarea tehnică şi structurală a entităţilor GBAD.

Colonel Marian ALEXA

Conferinţa Comandanţilor Forţelor Aeriene din Zona de Responsabilitate a CC-Air Izmir

În perioada 19–20.11.2007 s-a desfăşurat, la CC-Air Izmir HQ, Turcia, **Conferinţa Comandanţilor Forţelor Aeriene, "Air Izmir Commanders' Conference 2007" (AICC)**.

În cadrul întâlnirii s-au prezentat şi s-au purtat discuţii pe următoarele teme de interes pentru Regiunea de Sud a NATO: "ACCS" – Sistemul Integrat de Comandă şi Control Aerian NATO; necesitatea menţinerii capacităţilor operaţionale minime pe timpul perioadei de tranziţie de la actualul la noul sistem de comandă şi control aerian; fazele integrării depline a noilor membri în Alianţă (certificare, afirmare şi evaluare tactică).

De asemenea, au fost supuse atenţiei participanţilor nivelul minim necesar şi frecvenţa cu care CAOC-urile din Regiunea de Sud trebuie să participe la exerciţii NATO. În acest context, au fost propuse definiţii pentru antrenamentele/exerciţiile naţionale şi cele NATO, definiţii care nu au fost agreate de participanţi, în final luându-se hotărârea pentru revizuirea acestora.

Totodată, s-a propus ca în viitor să se desfăşoare anual 4-5 verificări combinate, care vor cuprinde mai multe ţări în cadrul unei evaluări.

În privinţa procedurilor RENEGADE, CC-Air Izmir a solicitat o delimitare clară a responsabilităţilor între CC-Air Izmir, CAOC-uri şi autorităţile/agenţiile naţionale abilitate, stabilirea procedurilor de transfer al autorităţii asupra mijloacelor destinate NATO la autoritatea naţională şi invers, precum şi a procedurilor bilaterale între ţări şi CAOC-urile de care aparţin.

Programul conferinţei a mai cuprins o activitate **Table Top**, axată pe discutarea principalelor aspecte de Poliţie Aeriană: identificare, alarmare, operaţiuni "cross border" pentru QRA şi RENEGADE. În urma desfăşurării acesteia şi a discuţiilor purtate pe simulări ale unor situaţii de Poliţie Aeriană întâmplate în trecut, s-a accentuat importanţa cooperării între CAOC-urile vecine, precum şi între CAOC-uri şi AOC Izmir, şi necesitatea întocmirii procedurilor pentru operaţiunile "cross border".

Drug Trafficking a fost tema în care au fost expuse rutele de transport folosite la transportul drogurilor, dinspre Africa şi America de Sud către Europa (pe calea apei şi a aerului), şi operaţiunile desfăşurate pentru combaterea acestei ameninţări, lansându-se ideea implicării NATO în stoparea fenomenului.

Franţa, prin reprezentantul său, a supus atenţiei participanţilor provocările la care s-a răspuns prin organizarea şi desfăşurarea exerciţiului de amploare **AIREX 07** şi conceptul sistemului **SCARABEE,** utilizat de aviaţia franceză pentru misiunile CAS – Close Air Support.

Căpitan Gheorghiţă BĂLAN

În perioada 23.08–23.11.2007, la sediul C.N. Romtehnica SA Bucureşti, s-au desfăşurat mai multe şedinţe de negocieri între comisia Ministerului Apărării şi specialiştii companiei Alenia Aeronautica SpA. Aceste negocieri au avut loc în condiţiile respingerii, la data de 15.06.2007, de către Curtea de Apel Bucureşti, a contestaţiei formulate de EADS CASA privind atribuirea contractului de achiziţie, de către Ministerul Apărării, a 7 avioane de transport scurt/mediu curier, companiei Alenia Aeronautica SpA.

În urma negocierilor, părţile au convenit o variantă a textului final al contractului de furnizare, în baza căruia Alenia Aeronautica SpA va livra Ministerului Apărării:

- 7 avioane de transport scurt/mediu curier, tip C-27J Spartan;
- un pachet de suport logistic iniţial minimal, care va conţine şi simulatorul de zbor.

Contractul semnat şi anexele sale corespund în totalitate cu cerinţele menţionate în documentaţia de atribuire care a stat la baza aplicării procedurii de licitaţie deschisă. Valoarea totală a contractului semnat este de 219.043.960 euro, în conformitate cu oferta depusă de Alenia Aeronautica în cadrul licitaţiei deschise. Prin articol separat, în contract sunt descrise modalităţile de contractare a serviciilor de mentenanţă pe durata de viaţă a avioanelor, aşa cum a fost cerinţa din documentaţia de atribuire.

Urmare a contestaţiei depuse de compania EADS CASA, în urma câştigării licitaţiei de atribuire de către compania Alenia Aeronautica SpA, precum şi a plângerilor asociate, în derularea programului a apărut o amânare de 12 luni, fapt ce a făcut ca termenele de livrare să fie decalate cu un an.

Pe parcursul negocierilor, având în vedere şi trecerea unui an de la desfăşurarea licitaţiei, a rezultat necesitatea creşterii capacităţii de protecţie a avioanelor pe timpul operării în condiţiile ameninţărilor actuale din teatrele de operaţii, precum şi posibila configurare a unor avioane pentru executarea misiunilor de transport şi evacuare medicală (MEDEVAC), inclusiv prin echiparea acestora cu instalaţii care să permită realimentarea în zbor.

După finalizarea negocierilor a fost întocmit raportul de informare a ministrului apărării, prin care s-a solicitat aprobarea mandatului de semnare a contractului. Raportul a fost avizat de toate structurile de monitorizare, control şi audit din Ministerul Apărării, respectiv de Direcţia Legislaţie şi Asistenţă Juridică, Direcţia Audit Intern, Direcţia Financiar-Contabilă şi Direcţia de Prevenire şi Investigare a Corupţiei şi Fraudelor.

După semnarea contractului, părţile vor acţiona pentru îndeplinirea condiţiilor necesare intrării în vigoare a contractului, astfel încât primul avion să fie livrat Forţelor Aeriene Române în noiembrie 2008.

Căpitan–comandor
Dan Ovidiu ŞULARIU

Resursa umană şi valurile restructurării – o permanentă provocare

Interviu cu şeful Serviciului Resurse Umane din Statul Major al Forţelor Aeriene, comandor Liviu Lungulescu

– Domnule comandor, în cursul anului viitor este anunţată o nouă etapă privind restructurarea armatei. În momentul de faţă, care este realitatea la nivelul Forţelor Aeriene, în ceea ce priveşte resursa umană?

– În primul rând, aş vrea să spun că Serviciul Resurse Umane din Statul Major al Forţelor Aeriene susţine ideea dezvoltării unui management modern al personalului din Forţele Aeriene, ca o consecinţă firească a încheierii etapei de transformare structurală.

Aşa cum se ştie, încă de la data de 1 iunie 2006, restructurarea Forţelor Aeriene a fost, în fapt, finalizată conform atât Forţei Obiectiv – 2007, cât şi etapei I din „Strategia de transformare a Armatei României în perioada 2006 – 2015". În acest scop, au fost atinse obiectivele privind numărul total de personal, cu respectarea plafoanelor maxime de efective finanţate pe corpuri de cadre.

În acest sens, una dintre principalele măsuri aplicate în ultimii ani a fost aceea de a numi cadrele militare numai în funcţii prevăzute cu grade egale cu cele pe care le deţin sau mai mari cu o treaptă decât acestea. Drept urmare, în acest moment, doar un procent considerat de noi acceptabil şi firesc de cadre (aproximativ 5% la ofiţeri, 7% la maiştri militari şi 11% în cazul subofiţerilor) încadrează funcţii diminuate temporar. Dintre aceştia, aproape jumătate vor îndeplini, în cursul anului următor, stagiul minim în gradele pe care le au, astfel încât procentul de care aminteam se va diminua considerabil.

Restructurarea va continua, în mod firesc, ca parte a procesului de transformare a Armatei României. Însă, în ceea ce priveşte Forţele Aeriene şi, în mod implicit, personalul categoriei noastre de forţe, accentul va fi pus pe aspectele calitative, nu pe cele cantitative.

– Totuşi, o parte a personalului manifestă îngrijorare cu privire la viitorul lor în sistem. Există motive reale sau este vorba despre o slabă informare?

– Aşa cum se întâmplă aproape întotdeauna, adevărul este undeva la mijloc. Personalul de care amintiţi se află, cel mai probabil, sub incidenţa uneia dintre cele două ordonanţe – O.U.G. nr. 91/2001 sau O.G. nr.7/1998, destinate să asigure protecţia socială a cadrelor militare pe perioada restructurării sistemului militar.

Concret, prima se referă la cadrele militare care sunt încadrate pe funcţii superioare gradului pe care îl au. Acestea sunt îngrijorate de faptul că efectul acestei ordonanţe va fi anulat, iar asta este o confuzie. Într-adevăr, începând cu 01.01.2008, nimeni nu va mai putea fi numit pe funcţii în condiţiile respectivei ordonanţe. Asta nu înseamnă însă că efectul ordonanţei va înceta şi pentru cei care deja sunt încadraţi în baza ei, nefiind specificat nicăieri un termen de anulare privind încetarea efectului acesteia. Se urmăreşte însă, ca în decursul anului 2008, să realizăm o corelare grad-funcţie cât mai aproape de procentajul maxim.

În ceea ce priveşte O.G. nr.7/1998, nu există motive de îngrijorare. Toţi cei care vor părăsi sistemul militar, la cerere sau disponibilizaţi, vor beneficia de drepturile prevăzute în acest act normativ şi în cursul anului 2008. Dar numai în ceea ce priveşte ofiţerii. Datorită deficitului existent în rândul maiştrilor militari şi al subofiţerilor, nu se mai îndeplinesc condiţiile specificate în conţinutul ordonanţei pentru aplicarea acesteia respectivei categorii de personal.

Având în vedere direcţia în care ne îndreptăm din punct de vedere al politicilor de personal la nivel global, nu doar la nivelul categoriei noastre de forţe sau al Armatei României, cred că este momentul ca toţi cei care se află sub incidenţa uneia dintre cele două acte normative să-şi reevalueze singuri propria poziţie faţă de sistemul militar, deoarece nimic nu poate dura la nesfârşit.

– Vor mai exista situaţii în care funcţiile pot fi diminuate?

– Într-adevăr, există destule probleme în ceea ce priveşte funcţiile unicat sau cele reduse ca număr, care au o bază de selecţie limitată şi care nu permit o mobilitate sporită în dezvoltarea unui traseu în carieră în cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene (personal medico-sanitar, consilieri juridici, meteorologi, activitatea de cifru, instructori/ofiţeri cu activitatea de paraşutare, EOD). De asemenea, specific Forţelor Aeriene, există funcţii care necesită o perioadă îndelungată de formare şi calificare (piloţi, navigatori de bord, personal tehnic la bordul aeronavelor, operatori sau controlori de trafic aerian/navigatori cu dirijarea).

Luând în considerare actualele deficite de încadrare pe categorii de cadre militare (în special în cazul maiştrilor militari şi subofiţerilor) pe funcţii unicat, dar şi în ceea ce priveşte nivelul de încadrare al funcţiilor prevăzute cu grade din zona carierei medii, vom încerca să menţinem o atitudine flexibilă în raport cu aceste excepţii, fapt ce ar influenţa pozitiv nivelul de încadrare şi va asigura buna funcţionare a tuturor structurilor.

– Există un număr, nu foarte mic, de maiştri militari şi de subofiţeri cu studii superioare. Cum poate fi valorificat acest efort personal, la nivel de individ, în beneficiul sistemului?

– Acest lucru este reglementat deja, prin posibilitatea creării de funcţii de maiştri militari şi subofiţeri cu studii superioare. Se asigură, astfel, creşterea eficienţei organizaţionale şi funcţionale a structurilor militare, realizându-se un sistem piramidal mult mai motivant pentru această categorie de cadre militare.

De asemenea, se poate asigura un număr suficient de maiştri militari şi subofiţeri cu calificare superioară pentru gestionarea activităţilor de concepţie şi planificare impuse de aderarea la NATO şi UE, în condiţiile necesităţii reducerii, în perioada următoare, a numărului de ofiţeri.

Nu în ultimul rând, se realizează o creştere a atractivităţii funcţiilor respective, cu influenţe benefice în ceea ce priveşte selecţia şi evoluţia în carieră a maiştrilor militari şi subofiţerilor.

A consemnat,
căpitan Mircea BARAC

DISPONIBILIZĂRI ÎN FORŢELE AERIENE

Potrivit Deciziei Consiliului Suprem de Apărare a Ţării din 19.07.2007, structura de personal a Armatei României trebuie să se încadreze în limita de efective de 90.000, din care 75.000 de militari şi 15.000 de civili, în condiţiile redimensionării structurilor militare, precum şi ale reducerii numărului de ofiţeri cu grade superioare şi a personalului civil, până la 31.12.2008.

Pentru punerea în aplicare a Deciziei Consiliului Suprem de Apărare a Ţării, din Forţele Aeriene urmează a fi disponibilizaţi, în perioada 15.12.2007–31.12.2008, 173 ofiţeri cu grade superioare.

Se va avea în vedere că disponibilizarea cadrelor militare se va face în condiţiile aplicării în continuare, **numai până la 31.12.2008,** a actualelor prevederi ale *"Ordonanţei Guvernului nr. 7/1998, privind unele măsuri de protecţie socială a personalului militar şi civil, care se vor aplica în perioada restructurării marilor unităţi, unităţilor şi formaţiunilor din compunerea Ministerului Apărării Naţionale"*, aprobată prin Legea nr. 37/2001.

Potrivit Dispoziţiei şefului Direcţiei Personal şi Mobilizare nr. B/S 7177 din 22.11.2007, se restricţionează trecerea în rezervă a maiştrilor militari şi a subofiţerilor în condiţiile art. 27 din Ordonanţa Guvernului nr. 7/1998, nemaifiind întrunite condiţiile pentru aplicarea acestuia.

Locotenent-colonel Ştefan STOICHECIU

Simulator de ultimă generaţie pentru piloţii militari români

Joi, 13 Decembrie 2007, la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene «AUREL VLAICU» BOBOC a avut loc inaugurarea oficială a simulatorului pentru avionul IAR-99 ŞOIM. Cu aceasta ocazie a fost taiata panglica inaugurală, a fost prezentat simulatorul de zbor şi au avut loc demonstraţii de utilizare a acestuia cu piloţi instructori.

Simulatorul de zbor pentru avionul IAR-99 ŞOIM asigură pregătirea elevilor în faza de trecere pe acest tip de aeronavă, antrenarea piloţilor în toate condiţiile meteo, ziua sau noaptea, oferind practic simularea oricarei misiuni reale. Forţele Aeriene Române se califică astfel printre primele trei în lume care au posibilitatea să integreze în timpul antrenamentelor piloţilor spaţiul real cu cel virtual, oferind posibilitatea unui avion aflat în zbor să „lupte" cu un simulator. Mai mult, într-un scenariu se pot introduce diverse tipuri de provocări, se pot crea „jo-

curi de luptă" în care trei avioane în zbor vor „înfrunta" simulatorul - demers cu avantaje evidente din punct de vedere al eficienţei, economiei, dar mai ales al siguranţei.

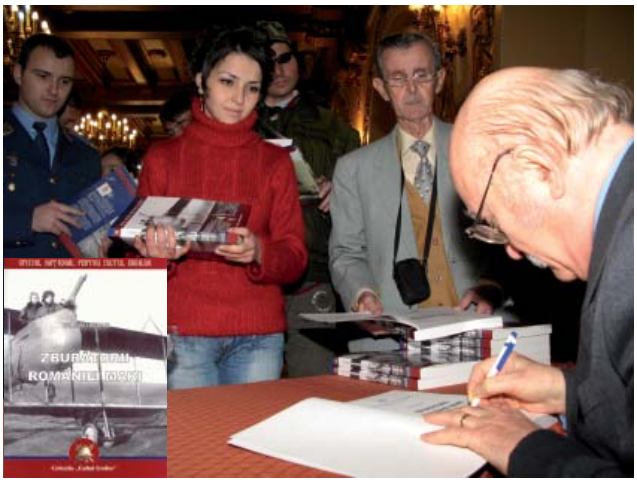
Similitudinea cu zborul fizic este maximă, întrucât există avionică reală în configuraţia aparatului, un avantaj al simulatorului fiind faptul că întruchipează fidel cabina de pilotaj a unui avion de antrenament IAR-99 ŞOIM, aceleaşi similitudini înregistrându-se şi în ceea ce priveşte lupta aeriană sau atacul la sol.

Locotenent-comandor
Florentin MANEA

Zburătorii României Mari

– lansare de carte –

Expert al Ministerului Culturii şi Cultelor în domeniul istoriei aeronauticii şi al patrimoniului din acest domeniu, domnul **profesor dr. Valeriu Avram** este unul dintre cei mai importanţi cercetători din domeniul atât de fascinant al aviaţiei. În cele peste trei decenii de studiu al istoriei aeronauticii române, domnul profesor a publicat 17 cărţi şi un curs universitar cu tematică aeronautică. De asemenea, a publicat peste 300 de articole şi studii în reviste de specialitate în ţară şi străinătate.



Cea mai recentă lucrare a domnului profesor dr. Valeriu Avram – **Zburătorii României Mari –** are darul de a scoate la lumină, de sub praful arhivelor militare, pagini ale istoriei aviaţiei militare române timpurii, din perioada Primului Război Mondial (1916–919), oferind astfel iubitorilor aviaţiei naţionale detalii despre misiuni pe care piloţii acelei perioade le-au îndeplinit cu mare succes.

Din păcate, puţini mai sunt autorii de astăzi ce au curajul de a neglija tendinţele dictate de realitatea cotidiană şi care se încumetă să redea, într-o simplă naturaleţe, adevăruri şi fapte ale unor eroi modeşti şi anonimi, ce şi-au dat viaţa pentru un crez. Cititorul va descoperi, lecturând lucrarea domnului profesor Avram, performanţele realizate de eroii aviatori români în Primul Război Mondial, unele dintre ele unice pe frontul de sud-est, şi calităţile de care au dat dovadă aviatorii noştri în timpul războiului de întregire pentru a putea obţine un număr record de victorii aeriene (91) în luptele duse cu aviatorii germani şi austro–ungari.

Faptele descrise aparţin unui procent semnificativ din numărul aviatorilor care şi–au adus, prin activitatea lor, o importantă contribuţie la înfăptuirea României Mari. Realizările şi succesele lor ieşite din comun au intrat în istorie, iar nume precum Mircea Zorileanu, Mircea Bădulescu, Vasile Craiu, Victor Anastasiu sau Ioan Peneş au devenit legende şi puncte de reper pentru toţi aviatorii români care le-au călcat, ulterior, pe urme. Toţi aceşti zburători, ce au adus faimă aviaţiei noastre, şi încă mulţi alţii au iubit zborul şi ţara cu pasiune, dovedind îndrăzneală şi un curaj deosebit, acestea însemnând uneori riscarea şi chiar pierderea vieţii.

Este remarcabil efortul neobosit al domnului profesor Avram de a constitui o punte de legătură între istoria Aeronauticii Militare Române şi prezentul Forţelor Aeriene Române. Îi îndemn, pe această cale, pe toţi iubitorii aviaţiei, şi nu numai, să lectureze lucrarea „Zburătorii României Mari", întrucât noi, cei de astăzi, trebuie să contribuim la această istorie a aviaţiei române prin pilda trecutului. Deoarece nu este suficient să ne lăudăm cu figurile măreţe ale istoriei, ci trebuie să ne străduim să ne ridicăm, pe cât posibil, la nivelul lor.

General-locotenent Constantin CROITORU

Sistemul de apărare împotriva rachetelor balistice al SUA

În perioada 18–20 noiembrie 2007, Agenţia de Apărare Împotriva Rachetelor (MDA – Missile Defense Agency), din cadrul Departamentului Apărării al SUA, şi Forţele Aeriene ale SUA au organizat o activitate de informare privind conceptul sistemului de apărare împotriva rachetelor balistice al SUA.

La activitate au participat, în calitate de invitaţi, reprezentanţi politico–militari din 18 ţări NATO, printre care şi România, în vreme ce din partea organizatorilor au participat reprezentanţi ai MDA–SUA şi ai companiei Boeing, integratorul programului de dezvoltare a Sistemului de Interceptare a Rachetelor Balistice pe Cursul Mediu, cu baza la sol.

Misiunea MDA este de a dezvolta un Sistem Integrat de Apărare Stratificată Împotriva Rachetelor Balistice pentru apărarea Statelor Unite, forţelor sale dislocate în teatre de operaţii şi aliaţilor împotriva rachetelor balistice, indiferent de raza de acţiune şi faza de zbor a acestora.

Organizatorii au inclus în program, pe timpul vizitelor efectuate la Bazele Aeriene Vandemberg şi Beale, următoarele activităţi: briefinguri de prezentare, vizitarea facilităţii de asamblare a rachetelor de interceptare, turul facilităţii de lansare a rachetelor, vizitarea unei poziţii de lansare (siloz), prezentarea unui Divizion de Avertizare Spaţială şi vizitarea poziţiei Sistemului de Avertizare cu Antenă de Suprafaţă Fazată.

De asemenea, a fost făcută o informare cu privire la sistemul de interceptori ce urmează a fi poziţionaţi în Europa, specificându-se faptul că cei 10 interceptori ce vor fi instalaţi în Polonia şi radarul din Cehia vor avea caracter pur defensiv împotriva rachetelor cu rază intermediară şi lungă şi a rachetelor balistice intercontinentale.

Colonel Teodor BLAGA

GAP FILLER – de la proiect, la certitudine

Semnarea contractului de achiziţie

Supravegherea spaţiului aerian naţional reprezintă o componentă de bază a sistemului integrat de apărare aeriană a României. Preocupările privind eficientizarea supravegherii spaţiului aerian, compatibilitatea cu sistemele similare din ţările membre NATO s-au concretizat, într-o primă fază, în achiziţionarea a cinci radare FPS–117.

Astfel, în anul 2002 a fost demarat un program major de achiziţie, în două faze, care vizează dezvoltarea în cooperare cu compania Lockheed Martin Overseas Corporation – SUA a unui radar pentru descoperirea ţintelor aeriene la înălţimi mici şi medii, de tip GAP FILLER.

Obiectivul programului iniţiat în anul 2002 îl constituie înlocuirea radarelor analogice, cu resursa expirată sau în curs de expirare existente în prezent în înzestrarea Forţelor Aeriene, cu radare capabile să asigure funcţiile specifice în cadrul Sistemului de Comandă Control Aerian Naţional (SCCAN).

Prima fază a programului s-a finalizat cu realizarea a două radare prototip, livrate Ministerului Apărării din România în anul 2004.

Pentru Faza a II-a a programului, la data de 20 noiembrie 2007 a fost încheiat între Ministerul Apărării din România şi firma Lockheed Martin Overseas Corporation – SUA contractul pentru achiziţia produsului "Modernizare şi achiziţie radare GAP FILLER şi suport logistic iniţial".

Este planificat ca această fază să se desfăşoare în perioada 2007–2011 şi se are în vedere realizarea în coproducţie a unui număr de 17 radare noi (inclusiv retehnologizarea celor două radare prototip, pentru aducerea acestora la nivelul radarelor care vor fi livrate în cadrul producţiei de serie). Firma Lockheed Martin Overseas Corporation – SUA va produce părţi componente şi subansambluri în facilităţile sale din Syracuse, care vor fi integrate de un subcontractor local al firmei în România. În cadrul contractului, companii româneşti vor furniza containerele pentru aparatură, vehiculele de transport, aparatura de recunoaştere amic-inamic, sistemul de comunicaţii şi remorcile pentru sistemul de antenă. De asemenea, unul din obiectivele Fazei a II-a este acela ca procesul de mentenanţă şi service în garanţie şi post garanţie (pe durata ciclului de viaţă) să fie transferat către un subcontractor din România.

Specificaţii tehnice

Radarul GAP FILLER este un radar digital, tridimensional, destinat pentru cercetarea spaţiului aerian, descoperirea, urmărirea şi identificarea ţintelor aeriene care evoluează la înălţimi mici şi medii, transmiterea datelor radar la utilizatori în scopul executării supravegherii radar, controlului traficului aerian, dirijării aviOanelor proprii la interceptare, indicării ţintelor la sistemele de rachete sol-aer.

Conform specificaţiei tehnice, radarul GAP FILLER este capabil să descopere o ţintă aeriană la o distanţă maximă de 190 km în regimul de rotaţie al antenei de 6 ture/minut, respectiv 148 km în regimul de rotaţie al antenei de 12 ture/minut. Înălţimea maximă de descoperire a ţintelor aeriene este de 10.000 m, respectiv 8.000 m, în funcţie de regimul de rotaţie al antenei.

Radarul funcţionează în banda E de frecvenţe, conform repartiţiei NATO a domeniilor de frecvenţe, atât în mod de lucru cu frecvenţă fixă, cât şi în moduri de lucru cu agilitate de frecvenţă.

Configuraţia radarului îi conferă acestuia o mobilitate sporită, care îi permite să se deplaseze şi să fie instalat pe poziţii şi în medii geografice diferite. Timpul maxim de strângere şi desfăşurare este de 50 de minute.

Radarul GAP FILLER va transmite date, în mod automat (regim de bază) şi prin sistemul clasic – voce, în Sistemul de Comandă-Control Aerian Naţional (SCCAN), pentru crearea sau completarea imaginii aeriene unice recunoscute. Radarul va fi capabil să opereze într-un mediu radar ostil (ţinte fixe, clutter terestru, atmosferic şi marin) şi pe fondul unor puternice contramăsuri electronice (bruiaj activ şi pasiv).

Locotenent-colonel ing. Ioan GHIŢĂ

Încleştarea minţilor

În perioada 21–23.11.2007, sub coordonarea Serviciului Instrucţie din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene şi directa implicare a U.M. 01961 şi U.M. 01924 Bucureşti (prin asigurarea bazei materiale), s-a desfăşurat Concursul de Şah Rapid, organizat cu prilejul sărbătoririi zilei de 1 Decembrie – Ziua Naţională a României.

La concurs au participat militari din 8 unităţi aparţinând Forţelor Aeriene Române. În urma desfăşurării, pe mai multe etape şi pe două criterii de departajare, individual şi echipe, clasamentul final a arătat astfel:

La individual: • locul I: locotenent Gigi Grigore (U.M. 01961); • locul II: locotenent Marian Şerbănoiu (U.M. 01838); • locul III: plutonier-adjutant Teodor Apostu (U.M. 01782).

Pe echipe: • locul I: U.M. 01838 Boboc şi 01895 Bucureşti; • locul II: U.M. 01912 Feteşti; • locul III: U.M. 01969 Câmpia Turzii.

Premiile acordate au fost:

La individual: • locul I: cupă transmisibilă, medalie, echipament sportiv; • locul II: medalie, echipament sportiv; • locul III: medalie, echipament sportiv.

Pe echipe: au fost acordate diplome.

Arbitrajul concursului a fost asigurat, la un nivel excepţional, de domnul **Ioan-Gabriel GEORGESCU**, arbitru F.I.D.E., iar, spre mulţumirea concurenţilor, premierea a fost efectuată de locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior Ion ŞTEFAN.**

Cu prilejul organizării acestui concurs s-a resimţit, din discuţiile avute, şi interesul deosebit manifestat din partea participanţilor, necesitatea desfăşurării unei activităţi similare şi în anul 2008, cu diferenţierea structurării pe segmente trimestriale.

Plutonier-major Mihai ALBU

La sfârşitul lunii octombrie 2007 a avut loc la Bruxelles, Belgia, conferinţa la nivel înalt cu reprezentanţii militari ai ţărilor membre EUROCONTROL.

Activitatea a avut ca obiectiv central unirea eforturilor pentru creşterea nivelului cooperării civil–militare, în scopul dezvoltării şi implementării conceptului Single European Sky – SES, luând în considerare impactul dezvoltării sistemelor din domeniul comunicaţiilor, navigaţiei, supravegherii aeriene asupra instruirii şi operării capabilităţilor aeriene militare.

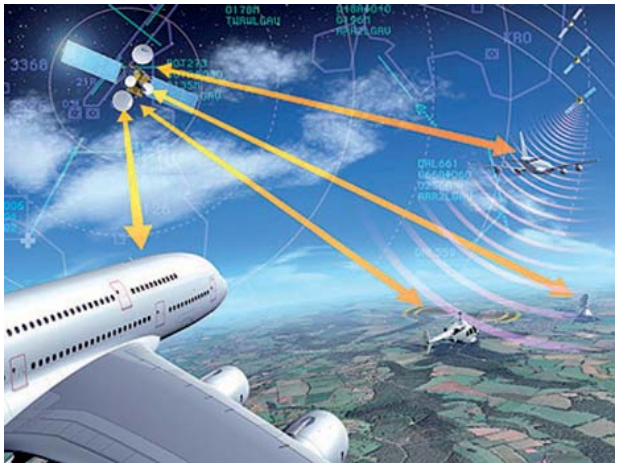
În cuvântul de deschidere al domnului **Victor AGUADO, directorul general al EUROCONTROL,** s-a subliniat faptul că aceasta este o structură mixtă civil–militară al cărei principal scop este de a asigura cooperarea şi coordonarea între toţi operatorii aerieni din Europa, într-o perioadă în care traficul aerian se află într-o continuă creştere (creşterea medie anuală este de 5,4%).

Misiunea principală a EUROCONTROL este, în acest context, de a armoniza şi integra serviciile de navigaţie în Europa, de a realiza uniformizarea sistemului de management al traficului aerian civil şi militar în scopul asigurării siguranţei, disciplinei şi randamentului economic maxim. Obiectivele urmărite de EUROCONTROL sunt: siguranţa aeriană, asigurarea capacităţii traficului aerian, creşterea eficienţei reţelei ATM, asigurarea securităţii sistemului ATM şi protecţia mediului prin reducerea nivelului de zgomot şi a noxelor. Chiar dacă au fost enumerate în această ordine, toate obiectivele au acelaşi nivel de importanţă.

În procesul implementării conceptului FUA (Flexible Use of Airspace) s-a constatat că flexibilitatea este manifestată, în mod preponderent, dinspre componenta militară. Partea civilă este mult mai rigidă pe timpul negocierilor privind spaţiul aerian, invocând permanent caracterul comercial al zborurilor operatorilor civili şi evitarea consumului suplimentar de combustibil pentru ocolirea zonelor militare.

Astfel, pentru creşterea interoperabilităţii şi o mai bună coordonare civil–militară se impune armonizarea reglementărilor OAT (Operational Air Traffic) şi GAT (General Air Traffic) în toate statele membre EUROCONTROL.

General-maior Cârnu FĂNICĂ



Noi propulsoare pentru elicopterele SUA

Armata SUA a reuşit, prin intermediul companiei GE, dezvoltarea unei noi generaţii de propulsoare pentru elicopterele de atac din dotarea Forţelor Aeriene. Astfel, prin conceperea, proiectarea şi producerea noilor generaţii de motoare din cadrul

programului Avance Affordable Turbine Engine, s-a reuşit prezentarea unor propulsoare ce vor avea drept combustibil gaz petrolier lichefiat.

În ansamblul său, programul propune, prin implementarea noilor motoare, reducerea cu 25% a consumului de carburant, creşterea cu 65% a raportului cai-putere/greutate, dar şi reducerea cu 35% a costurilor de producţie şi mentenanţă.

Bombe Paveway II

La poligonul de teste Aberporth, Ţara Galilor, specialişti aparţinând Forţelor Aeriene Regale Britanice au efectuat cu succes lansarea, dintr-un avion de luptă de tip Eurofighter Typhoon, a primei bombe model Paveway II. La lansare a participat şi un avion BT005 cu dublă comandă, care a avut rolul de susţinător al Sistemului de Ghidare prin Laser (LPD) al bombei.

Noul model de bombă destinat avionului Eurofighter Typhoon are sarcina de a spori capacitatea de penetrare a aeronavei în teatrul de luptă.

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

CONCURSUL „CEL MAI BUN DINTRE CEI BUNI" PENTRU MAIŞTRI MILITARI ŞI SUBOFIŢERI (EDIŢIA A III-A)

Începută în anul 1926, odată cu ieşirea, pe porţile Şcolii de Meseriaşi Militari ai Aeronauticii, a primei promoţii de maiştri militari de carieră, tradiţia slujirii aripilor româneşti şi-a căpătat propria identitate. Corpul maiştrilor militari şi al subofiţerilor a căpătat, de-a lungul timpului, diverse valenţe, pentru ca, în prezent, să-şi promoveze cu putere aspiraţiile. Ei sunt acum categoria de personal militar profesionalizat care defineşte în primul rând **specialistul,** şi apoi **luptătorul**, capabili să asigure deservirea, întreţinerea şi repararea tehnicii militare specifice şi să desfăşoare activităţi şi acţiuni manageriale de bază, corpul de cadre cel mai numeros din structura de personal şi deosebit de important în etapa actuală şi de perspectivă pentru îndeplinirea sarcinilor foarte complexe ce îi revin.

Printre toţi aceştia îi regăsim şi pe colegii şi prietenii noştri, camarazii din Forţele Aeriene Române. Pe maiştrii militari şi subofiţerii ce au ales să slujească aviaţia militară îi regăsim în procesul de exploatare a tehnicilor moderne, înalt performante, precum aeronavele MiG-21 LanceR sau IAR-330 SOCAT, radarele de tip FPS-117 şi GAP FILLER, complexele de rachete HAWK şi sistemele de comunicaţii de ultimă generaţie.

De asemenea, îi regăsim la pupitrele controlorului de trafic aerian operaţional, funcţie cu dezvoltări multiple (operator identificare aeronave, control şi management spaţiu aerian, operator baze de date în cadrul misiunilor aeriene) sau ca ***subofiţer de stat major***, în funcţii de „şef al personalului" sau „şef al transmisiunilor". Toate aceste realizări necesită un înalt nivel de pregătire profesională, având în vedere faptul că maiştrii militari şi subofiţerii trebuie să se afirme şi ca lideri militari.

Pentru toţi aceştia, în Statul Major al Forţelor Aeriene se desfăşoară anual concursul „Cel mai bun dintre cei buni", în prezent la cea de-a III-a ediţie.

Concursul care stabileşte „Maistrul militar al anului" şi „Subofiţerul anului" în Forţele Aeriene a fost gândit ca o modalitate de a răsplăti şi stimula eforturile maiştrilor militari şi subofiţerilor în obţinerea de rezultate deosebite în procesul instructiv-educativ, în îndeplinirea cu competenţă şi la cele mai înalte standarde a sarcinilor şi misiunilor încredinţate, precum şi pentru promovarea imaginii de specialişti militari şi luptători, capabili să conducă, să instruiască şi să motiveze personalul din subordine.

Conform regulamentului concursului, pentru etapa finală a ediţiei a III-a au fost propuşi un număr de 12 maiştri militari şi 11 subofiţeri din structurile subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene, oameni cu calităţi deosebite, adevărate exemple pentru colectivele din care fac parte.

Aceştia sunt următorii:

1. Maistrul militar principal Constantin Lungu şi plutonierul-major Virgil Butuc – Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene „Aurel Vlaicu";
2. Maistrul militar clasa a II-a Ion Bondoc şi plutonierul-adjutant Vasile Cocoloş – Batalionul 147 Război Electronic;
3. Maistrul militar clasa a III-a Gheorghe Preda şi plutonierul Adrian Stoian – Batalionul 85 Comunicaţii Aero şi Informatică;
4. Maistrul militar clasa a II-a Mircea Rusu şi plutonierul-major Nicolae Sasu – Baza 71 Aeriană;
5. Maistrul militar principal Valeriu Mocanu şi plutonierul-major Florin Aniţei – Comandamentul Operaţional Aerian Principal;
6. Maistrul militar clasa a III-a Laurenţiu Titianu şi plutonierul-major Ciprian Botez – Baza 95 Aeriană;
7. Maistrul militar clasa I George Creţu şi plutonierul-major Gheorghe Mateiu – Academia Forţelor Aeriene „Henri Coandă";
8. Maistrul militar clasa a III-a Lucian Eparu şi sergentul-major Angela Strună – Regimentul 11 Rachete Sol-Aer;
9. Maistrul militar clasa I Daniel Florescu şi plutonierul-

Maistrul militar clasa a II-a MIRCEA RUSU a obţinut titlul de „Maistrul militar al anului 2007

adjutant Constantin Lupu – Batalionul 210 Logistic;

10. Maistrul militar clasa a II-a Lucian Creţu şi plutonierul-adjutant Viorel Ilie – Regimentul 70 Geniu Aviaţie;

11. Maistrul militar clasa a II-a Germis Tănase şi plutonierul-major Cristian Cega – Baza 90 Transport Aerian;

12. Maistrul militar clasa a II-a Vasilică Cheoseaua – Baza 86 Aeriană Feteşti.

Diplomele au fost înmânate de generalul-locotenent Constantin Croitoru, liderul Forţelor Aeriene

Opţiunile comandanţilor din marile unităţi, unităţi, subunităţi şi formaţiuni s-au centralizat şi s-au introdus în discuţia unei comisii numite de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, care, în urma analizării argumentelor ce au stat la baza nominalizării candidaţilor, a stabilit clasamentul şi a ales „Maistrul militar al anului 2007" şi „Subofiţerul anului 2007", astfel:

La maiştri militari:

– Locul III: Maistrul militar clasa a II-a Germis Tănase;

– Locul II: Maistrul militar clasa a II-a Lucian Creţu;

– Locul I şi **titlul de „Maistrul militar al anului 2007"**: **Maistrul militar clasa a II-a MIRCEA RUSU**.

Argumentele, simple şi, totodată, impunătoare: • situarea, în permanenţă, peste cerinţele postului; • folosirea capacităţilor intelectuale în activitatea de inovaţii şi raţionalizări tehnice (a conceput, elaborat şi propus tehnologia şi metodele de reparaţii ale staţiilor de bord de pe aeronave; a conceput şi realizat bancuri de control şi depistare a defecţiunilor pentru dotarea laboratoarelor radio, prin aceasta aducând substanţiale economii financiare şi de timp de reparaţie a aparaturii; tehnologia de reparare a amplificatoarelor de putere a staţiilor de tip „COM", tehnologie în curs de implementare la S.C. FERA Bacău); • îndeplinirea cu succes a îndatoririlor în toate misiunile interne şi internaţionale la care a luat parte, fiind apreciat în mod special pentru modul cum şi-a îndeplinit atribuţiile în misiunea BALTICA 2007; • a obţinut rezultate deosebite la controalele şi testele de preevaluare şi evaluare ale unităţii, iar în anul 2006 a fost apreciat cu calificativul „EXCEPŢIONAL".

„Mă simt onorat pentru titlul acordat în cadrul acestei competiţii şi, totodată, sunt mândru că am reuşit să ADUC TROFEUL la **Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii**. Activitatea pe care am desfăşurat-o şi o desfăşor în cadrul Secţiei Mentenanţă Aeronave s-a bazat pe profesionalism, seriozitate şi corectitudine. Permanent voi fi preocupat de acumularea de noi cunoştinţe în domeniu, atât teoretice, cât şi practice. Consider că au fost alese criteriile de selecţie potrivite, iar comisia de analiză a fost obiectivă. Este important să se cunoască atât aspecte din activitatea de zi cu zi ale unui aspirant la câştigarea acestui trofeu, cât şi aspecte din activitatea de creaţie şi de cercetare. Aş dori ca toţi militarii din corpul maiştrilor militari şi subofiţerilor să se regăsească în caracteristicile care m-au ghidat în realizarea acestui deziderat: să aibă simţul răspunderii, să dea dovadă de o educaţie civică exemplară şi să posede aptitudini de lucru în echipă. Pentru viitorul apropiat, îmi doresc trecerea la noul avion de luptă multirol," ne-a declarat învingătorul.

Plutonierul-major FLORIN ANIŢEI - a fost ales subofiţerul anului 2007

La subofiţeri:

– Locul III: la egalitate de puncte, plutonierii-majori Virgil Butuc şi Adrian Stoian;

– Locul II: plutonierul-major Nicolae Sasu;

– Locul I şi **titlul de „Subofiţerul anului 2007"**: **plutonierul-major FLORIN ANIŢEI**.

Şi argumentele acestuia sunt bine conturate: • s-a remarcat drept un subofiţer de stat major foarte bine pregătit din punct de vedere profesional, cu solide cunoştinţe de specialitate; • a manifestat un simţ al răspunderii deosebit de ridicat în rezolvarea atribuţiilor de serviciu şi este interesat în acumularea de noi cunoştinţe, atât în domeniul militar, cât şi civil; • este doctorand în inginerie energetică din anul 2006, la Universitatea din Iaşi, şi doctorand în inginerie mecanică din anul 2007, la Universitatea din Bacău; • are publicate peste 24 de lucrări de specialitate, în volumele editate de Academia de Ştiinţe Tehnice Române şi Societatea Inginerilor Energeticieni din România (SIER); • deţine brevetul de invenţie cu numărul 8452 din 07.08.2007 pentru „Instalaţie solară de descompunere a apei în hidrogen şi oxigen" şi un doilea brevet de invenţie în acelaşi domeniu; • a prezentat lucrări în cadrul Ediţiei a XV-a a Conferinţei Naţionale de Termotehnică, cu participare internaţională, Ploieşti, 2007; • este permanent un model pentru colegi şi subordonaţi şi are perspective reale de promovare în carieră.

„Pentru mine, acest premiu înseamnă o recompensă firească. Toată pasiunea şi devotamentul pe care le-am putut împărtăşi aviaţiei s-au regăsit permanent în munca mea de zi cu zi. Desigur, fără colegii mei nu aş fi putut reuşi mare lucru, de aceea aş dori să-i fac părtaşi şi pe ei la acest trofeu. Ca întotdeauna, relaţiile create între noi au dus la definirea grupului, la închegarea colectivului care a reuşit toate aceste realizări. Pentru viitor, mi-aş dori o altfel de categorisire a membrilor corpului nostru şi, bineînţeles, avansarea, din punctul de vedere al calităţii tehnicii din dotare, la standardele propuse," ne-a declarat subofiţerul.

E bine... E bine să ne mândrim cu toate aceste realizări ale camarazilor noştri, e bine să ştim că, oricând, găsim în ei sprijinul atât de necesar asigurării reuşitelor profesionale. Să nu uităm şi demonstraţiile de competenţă şi profesionalism în numeroasele exerciţii şi aplicaţii interne şi internaţionale, misiuni internaţionale la care au participat, precum misiunea ALTHEA, în anul 2005, unde detaşamentele ALPHA şi BRAVO au asigurat şi menţinut siguranţa şi stabilitatea în Bosnia-Herţegovina; misiunea KAIA, în Afganistan, unde, prin reprezentanţii Forţelor Aeriene, România a fost Lead Nation la Kabul, asigurând timp de 4 luni conducerea aeroportului, precum şi asigurarea Serviciului Poliţie Aeriană în spaţiul aerian al Ţărilor Baltice sub comandă NATO, în timp de pace, ca parte integrată a apărării aeriene colective.

Să nu uităm, de asemenea, prezenţa unui dezvoltat spirit civic, regăsit în numeroasele operaţiuni de salvare de vieţi omeneşti, precum şi în modul în care au răspuns cerinţelor în timpul calamităţilor naturale ce au lovit România în anii trecuţi şi în anul 2007.

În această perioadă, deloc uşoară, cu greutăţi şi probleme de tot felul, unele referitoare la depărtarea de familii, altele legate de salarizare sau asistenţa medicală, desfăşurând activităţi în arşiţa poligoanelor, pe pistele încinse ale aerodromurilor sau în unităţile radiotehnice izolate, oamenii noştri s-au călit şi au prins gustul succesului. Încrederea în propriile forţe, în potenţialul Forţelor Aeriene, a crescut permanent odată cu fiecare misiune îndeplinită.

Exponenţial, a crescut şi dorinţa de recunoaştere a meritelor, de evidenţiere a celor care au ales să iasă din rând. Pentru aceştia, titulatura de „Cel mai bun dintre cei buni" a însemnat apropierea de nivelul pe care singuri şi l-au desemnat, a însemnat recompensa acumulărilor.

Au consemnat
Plutonier-major Sorin SĂFTOIU
Maistru militar clasa I Clementin ISPRĂVNICELU

RACHETIȘTII SOL-AER, ÎNTRE PASIUNE ȘI PROFESIE

SURFACE-TO-AIR MISSILE TROOPS – BETWEEN PASSION AND PROFESSION

Those forces operating surface-to-air missiles are known as people with great respect for that old adage saying that it is always better to make your wain in winter and your sledge in summer. It has proved a solid warrant of a well-done thing at all times under any circumstances. Their faithful attachment to this military branch may be clearly seen in their forbearance shown each year when facing system transition phases, in their continuous and sound training efforts to improve their skills in order to be able to efficiently and professionally accomplish the assigned missions. And last but not least, in their best hope for a near future bringing them state-of-the-art surface-to-air missile systems.

Rachetiștii sol-aer sunt recunoscuți drept oameni ce respectă învățătura bătrânească de a face iarna car și vara sanie, ceea ce reprezintă o garanție a lucrului bine făcut întotdeauna, în orice condiții. Atașamentul față de armă se regăsește în stoicismul cu care înfruntă, an de an, perioada de tranziție a sistemului, în pregătirea permanentă pe care o desfășoară pentru a face față, în orice moment, misiunilor încredințate și în speranța că într-un viitor nu foarte îndepărtat vor putea exploata sisteme moderne de rachete sol–aer.

Principii și obiective

Într-o percepție mai largă, oamenii care exploatează tehnica dintr-un batalion de rachete sol-aer sunt cunoscuți prin prisma tragerilor executate în poligonul Capul Midia. Ce se ascunde în spatele acelor secunde de efect în care o rachetă este dirijată cu precizie matematică spre țintă este mai puțin cunoscut.

Pentru a oferi cititorilor noștri o imagine reală privind meseria de rachetist, am făcut o vizită într-unul din batalioanele de foc aflate în compunerea Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer. Iată ce am aflat.

Una dintre cele mai dificile misiuni pe care o parte a personalului batalionului trebuie s-o execute zilnic nu ține de tehnică sau de vreo concepție de interoperabilitate cu alte structuri, ci de... banala deplasare la locul de muncă, locuințele de reședință ale personalului aflându-se pe o rază de peste 50 de kilometri, în localități precum București, Ploiești, Pitești, Târgoviște etc.

În aceste condiții, deplasarea la unitate nu se poate realiza centralizat, iar eforturile sunt considerabile din punctul de vedere al timpului, distanței și al numărului de mijloace de transport schimbate pentru a ajunge la serviciu. „Nu este ușor pentru cei care fac naveta în astfel de condiții, însă acest fapt face parte din pitorescul activității unui batalion de rachete sol-aer dintotdeauna. Nu este o noutate pentru nimeni, iar cei care aleg această armă cunosc, în bună parte, greutățile ce trebuie înfruntate. Prin urmare, indiferent de condițiile meteo, întregul personal se prezintă la timp la program, pentru că fiecare om reprezintă o <<rotiță>> cu sarcini bine definite în bunul mers al angrenajului denumit Batalion de Rachete Sol-Aer”, ne-a lămurit comandantul batalionului, **locotenent-colonelul Bogdan Istrate**. Promoție 1991 a școlii militare și absolvent, în anul 2003, al Universității Naționale de Apărare, locotenent-colonelul Istrate are o experiență de un an în teatrul de operații din Afganistan unde a fost, pe rând, ofițer de legătură și ofițer cu operațiile în cadrul coaliției antiteroriste condusă de SUA sub titulatura ENDURING FREEDOM. Experiența obținută în aceste misiuni dorește s-o valorifice în țară, postura de comandant al unui batalion de rachete sol-aer fiind oportunitatea ideală pentru a realiza acest deziderat. „Modul de organizare a activității și de gestionare a relațiilor la toate nivelurile în cadrul unei structuri reprezintă una din cheile succesului. Apoi, schimbarea mentalității oamenilor, de a privi și a aborda lucrurile în raport cu realitatea, nu cu dorințele, reprezintă un alt aspect important în activitatea unei organizații. Nu în ultimul rând, existența unei concepții clare, cu obiective bine definite pe termen scurt, mediu și lung, poate aduce un plus de performanță la nivelul subunității. În concluzie, principiile sunt extrem de importante”, este de părere locotenent-colonelul Istrate.

Ziua de instrucție începe cu verificarea tehnicii

Iar realitatea din acest moment, la nivelul batalionului, este că, deși nu toate lucrurile sunt cum ar trebui să fie, activitatea se desfășoară firesc, atingând obiectivele impuse. „În prezent, Brigada 1 Rachete Sol-Aer se află în categoria de forțe de generare-regenerare, conform strategiei de transformare a Armatei României. Poate și din acest motiv, încadrarea cu personal a batalionului este deficitară – aproximativ 60%, chiar cu un minus la nivelul ofițerilor și al soldaților și gradaților voluntari. Iar faptul că trebuie să asigurăm paza unui obiectiv cu o suprafață foarte mare, în urma preluării spațiilor fostelor entități de elicoptere și parașutiști, ne îngreunează în bună măsură activitatea, plutonul de Poliție Militară nereușind să asigure securitatea perimetrală decât prin supraveghere și patrulare. Cu toate acestea, nivelul pregătirii de specialitate a personalului este foarte ridicat, fapt demonstrat în cursul verii în cadrul exercițiului cu trageri de luptă ȘOIMUL, desfășurat în poligonul Capu Midia, și la care subunitatea a obținut calificative foarte bune. Pentru anul următor, obiectivul imediat constă în pregătirea pentru asigurarea securității Summit-ului NATO ce se va desfășura la București, în acest sens existând posibilitatea executării Serviciului de Luptă Poliție Aeriană”, ne-a informat comandantul batalionului.

Echipa de luptă - pregătire intensă

Drumul către punctul de comandă șerpuiește printre străjerii cu rădăcini ai pădurii, în așa fel încât un neinițiat în

Locotenent-colonelul Bogdan Istrate, comandantul batalionului

desfăşurarea elementelor unui complex VOLHOV în teren s-ar putea lesne rătăci.

Zumzetul cabinelor indicare-dirijare şi al aparaturii de calcul este semn că nu se pierde vremea. Echipa de luptă execută un antrenament cu ţinte aeriene fictive, în baza unor scheme generate automat şi transmise la indicatoarele din cabina indicare–dirijare de către aparatura AKORD. Concentrarea pentru rezolvarea schemelor este la fel de mare ca şi în cazul tragerilor cu rachete de luptă. În cabina ID, ofiţerul cu dirijarea, operatorii de prindere şi însoţire a ţintei în cele trei planuri (înălţime, distanţă şi azimut) sunt cu ochii ţintuiţi în ecrane, iar rapoartele şi comenzile sparg tensiunea la intervale regulate: „Ţintă prinsă... propun serie de două... lansaţi... ţintă nimicită". „Este un antrenament pe care îl executăm săptămânal şi este extrem de util, deoarece menţine reflexele echipei de luptă la un nivel ridicat.

Cabina indicare-dirijare: antrenarea echipei de luptă

Schemele generate de aparatura AKORD sunt foarte complexe, iar pregătirea teoretică nu este suficientă pentru un trăgător", aflăm de la **căpitanul Florin Brutaru,** şeful punctului de comandă. Promoţie 1996, căpitanul Brutaru a fost, pe rând, comandant pluton lansare, şef cabină emisie-recepţie, ofiţer cu dirijarea şi şef de tură, participând la patru trageri, la trei dintre acestea din postura de ofiţer cu dirijarea. În prezent, îi revin ca principale atribuţii conducerea turei de serviciu, pregătirea echipei de luptă, verificarea şi antrenarea echipei de comandă. Între timp, a reuşit să investească în propria formare profesională prin continuarea studiilor, absolvind un master în domeniul sistemelor inteligente de comunicaţii.

În cabina emisie-recepţie, **maistrul militar clasa a II-a Marius Marghiolu** efectuează câteva reglaje la unele dintre sisteme. Ajuns în brigadă în urma desfiinţării regimentului de la Reşiţa, maistrul Marghiolu s-a integrat repede în colectiv, experienţa de peste 16 ani pe acest sistem recomandându-l drept unul dintre cei mai experimentaţi specialişti ai batalionului. Iar de oameni cu experienţă este nevoie oriunde, oricând. „Chiar dacă pe exterior are vopseaua scorojită, cabina este foarte stabilă din punct de vedere al parametrilor. Mai apar deranjamente, dar se remediază relativ repede. Cele mai multe probleme apar din cauza cablurilor, care sunt destul de uzate, iar în condiţii de umezeală ridicată apar scurtcircuite pe traseele electrice, însă avem experienţa necesară pentru a rezolva astfel de incidente", ne asigură maistrul Marghiolu.

Mm cls. II Marius Marghiolu execută lucrări de întreţinere tehnică la cabina emisie-recepţie

Între instrucţie şi logistică

Într-un batalion de rachete sol-aer, cârcotaşii susţin că cei de la bateria radiotehnică sunt oamenii care gândesc, „inginerii", în vreme ce la bateria lansare „minte multă nu se cere, să ai muşchi, să ai putere."

Însă folclorul nu este susţinut şi de realitatea din teren, unde se poate afla că pregătirea rachetelor pentru lansare, transportul şi încărcarea acestora pe rampele de lansare nu sunt misiuni tocmai uşoare. „Mai întâi, rachetele urmează drumul fluxului tehnologic, unde sunt alimentate cu aer, carburant şi oxidant. Sunt operaţiuni complexe, care necesită îndemânare şi atenţie maximă, deoarece combustibilul şi oxidantul sunt nişte compuşi chimici foarte toxici", ne informează **maistrul militar clasa a IV-a Daniel Ciobanu.**

La rampa de lansare, aflăm de la **sergentul Virgil Şoavă**, comandant rampă de lansare, faptul că „parametrii tehnicii sunt verificaţi în fiecare dimineaţă prin executarea controlului funcţional, iar încărcarea rachetei pe rampă în barem impune o echipă de servanţi foarte bine antrenată".

Comandantul bateriei lansare este **căpitanul Marius Niţă.** Promoţie 1997 şi iniţiat în tainele complexului prin intermediul sistemului de formare a comenzilor de dirijare a rachetei, acesta este foarte mulţumit de faptul că are în subordine oameni cu experienţă, care ştiu ce au de făcut şi-i oferă astfel timpul necesar pentru realizarea sarcinilor ce-i revin pe linie logistică, funcţie pe care o îndeplineşte prin cumul. „Încadrarea deficitară şi, în ultimul timp, migrarea oamenilor cu experienţă către alte structuri pe motiv de... motivaţie, reprezintă o problemă la nivelul batalionului, nu numai a bateriei lansare", este opinia căpitanului Niţă.

„La nivelul gestionării resurselor materiale, autogospodărirea este cuvântul de ordine. Astfel, chiar dacă am primit materiale pentru amenajarea blocului alimentar, spre exemplu, munca efectivă s-a realizat prin forţe proprii. De asemenea, deşi alimentele ne sunt livrate prin intermediul unei firme, pregătirea mesei se realizează în cadrul popotei, deoarece nu s-au găsit firme care să preia complet sistemul de hrănire. În acelaşi timp, trebuie să fim foarte atenţi la respectarea legislaţiei de protecţie a mediului, protecţia muncii, respectarea normelor de igienă etc.", am aflat tot de la căpitanul Niţă.

La o şuetă încălzită de razele reci ale unui soare rebel de decembrie, între două antrenamente cu ţinte aeriene fictive, un observator neutru ar putea surprinde discuţii pe seama uzurii morale a tehnicii, perspectivele celor tineri de a promova şi a evolua în carieră, lipsa motivaţiilor financiare pentru condiţii dificile de muncă în raport cu colegii din alte structuri etc. Niciodată, însă, respectivul observator n-ar putea detecta vreo intenţie de evitare a procesului de instrucţie sau neimplicarea în rezolvarea diferitelor probleme apărute. Deoarece coeziunea la nivelul grupului într-un batalion de rachete sol-aer este direct proporţională cu condiţiile speciale în care se desfăşoară această activitate.

Căpitan Mircea BARAC

Apărarea Aeriană în NATO – prezent şi perspective

NATO AIR DEFENCE – PRESENT AND FUTURE PROSPECTS

NATO Air Defence Committee Reunion (NADC) took place in the middle of October 2007, in Brussels, Belgium. In its fall plenary session, NADC assessed the achievements so far and the future prospects concerning potential development of North-Atlantic Alliance's air defence policy. The main issues discussed included the following: Air Policing – combat duty; anti-missile defence; NATO and Russia cooperation regarding anti-missile defence; cooperation with Mediterranean Dialogue members; cooperation with nations participating in Istanbul Cooperation Initiative.

La jumătatea lunii octombrie 2007 a avut loc la Bruxelles, Belgia, Reuniunea Comitetului NATO pentru Apărare Aeriană – NADC (NATO Air Defence Committee). În cadrul lucrărilor de toamnă ale plenarei NADC s-au analizat rezultatele obţinute şi planurile de viitor în dezvoltarea politicilor de apărare aeriană la nivelul Alianţei Nord-Atlantice, principalele subiecte abordate fiind următoarele:

Poliţia Aeriană

Datorită existenţei unor divergenţe de natură terminologică între Grecia şi Turcia, nu s-a ajuns la un consens privind conţinutul documentului, amânarea aprobării acestuia având repercusiuni directe asupra asigurării cadrului legal pentru executarea misiunii de Poliţie Aeriană în NATO (în esenţă, pentru asigurarea integrităţii şi securităţii spaţiului aerian al Alianţei pe timp de pace) şi, totodată, asupra identificării rapide a unor soluţii permanente pentru Estonia, Lituania, Letonia, Slovenia şi Islanda.

În acest context, SHAPE a elaborat şi distribuit naţiunilor proiectul noului „Plan de rotire a forţelor pentru executarea misiunii de Poliţie Aeriană în Ţările Baltice şi Slovenia", plan ce are la bază contribuţiile anterioare ale naţiunilor.

Potrivit propunerilor SHAPE, România ar fi trebuit să asigure rotaţia a 27-a pentru misiunea de Poliţie Aeriană în Ţările Baltice, în perioada septembrie–decembrie 2011 (se constată o creştere a perioadei de executare a misiunii de la trei la patru luni), solicitare neacceptată, pentru care Statul Major al Forţelor Aeriene a prezentat argumente legate de procesul de înlocuire a avionului MiG-21 LanceR.

De asemenea, în ianuarie 2007, Consiliul Atlanticului de Nord (NAC) a recomandat analizarea opţiunilor şi identificarea soluţiilor pentru asigurarea apărării aeriene a Islandei pe timp de pace. În această idee, propunerile prezentate de SHAPE pentru asigurarea apărării aeriene a Islandei vizează: • integrarea în NATINADS a facilităţilor islandeze pentru producerea imaginii aeriene recunoscute; • aplicarea principiului NATO de rotire a forţelor şi asigurarea prezenţei a 4 (5) avioane de interceptare, pentru o perioadă de minimum 3 săptămâni, trimestrial. Islanda a exprimat disponibilitatea de a asigura gratuit cazare, hrănire şi transport pentru forţele dislocate.

Opţiunile privind asigurarea apărării aeriene a Islandei nu vor acoperi acţiunile împotriva aeronavelor RENEGADE.

Apărarea antirachetă

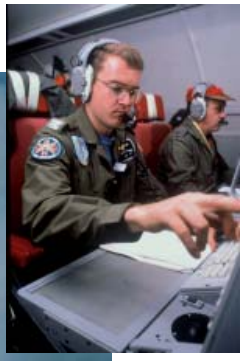
După discutarea şi aprobarea, în cadrul Summit–ului de la Riga, a concluziilor studiului de fezabilitate privind Programul Missile Defence (MD FS), s-a convenit asupra faptului că o decizie politică privind acest program necesită o analiză temeinică din partea tuturor factorilor responsabili. În acest context, a fost elaborat un plan

de acţiune (Post Riga Action Plan) prin care să fie implementate recomandările făcute, necesare să conducă la obţinerea variantei optime arhitecturale a unui sistem MD.

Totodată, Comandamentul Aliat pentru Transformare (ACT) a demarat elaborarea unei viziuni strategice privind Apărarea Anti-

rachetă şi Apărarea Împotriva Rachetelor în Teatrele de Acţiune, ce se doreşte a fi finalizată la începutul anului 2008.

Programul de Apărare Activă Stratificată împotriva Rachetelor Balistice în Teatru (ALTBMD) vizează punerea la dispoziţia comandanţilor NATO a unei capabilităţi pentru protecţia forţelor expediţionare NATO împotriva ameninţărilor cu rachete balistice cu rază mică şi medie de acţiune (< 3.000 km.) şi se bazează pe furnizarea, de către naţiunile contribuabile, a senzorilor de descoperire şi a mijloacelor de interceptare pe care NATO le integrează şi utilizează într-o concepţie unitară.



Prin programul ALTBMD, NATO va dezvolta capabilităţi proprii gradual, mai întâi pentru înălţimi mici şi, ulterior, pentru înălţimi mari. Totodată, dezvoltarea programului presupune furnizarea facilităţilor de supraveghere a spaţiului aerian, planificarea misiunilor şi coordonarea angajării ţintelor.

Capabilitatea Operaţională Iniţială (IOC) a sistemului pentru înălţimi mici este preconizată pentru anul 2010, iar cea pentru înălţimi mari, pentru anul 2015.

Centrul Regional de Coordonare a Supravegherii Aeriene din Sud–Estul Europei

Conceptul SEE–RASCC a fost formulat de SUA ca răspuns la solicitările Albaniei şi Macedoniei de a fi sprijinite în dezvoltarea unei capabilităţi de supraveghere aeriană şi comandă–control aerian pe termen scurt. Iniţiativa presupune dezvoltarea facilităţilor actualului CRC Sofia, pentru a include un centru de coordonare a supravegherii aeriene la care să se conecteze capabilităţile de supraveghere aeriană din Albania, Bosnia–Herţegovina, Croaţia, Macedonia, Muntenegru şi Serbia. Iniţiativa a fost avansată de reprezentanţii ESC/USAF (Electronic System Command/US Air Force), structură guvernamentală a SUA ce gestionează programul ASOC International. Ţările menţionate urmau să primească o imagine aeriană realizată la nivel regional, afişată pe câte două terminale, în fiecare capitală.

Cooperarea NATO–Rusia în domeniul apărării antirachetă (NRC TMD)

Proiectul are ca scop asigurarea interoperabilităţii între sistemele antirachetă NATO şi ruseşti, în perspectiva unei posibile întrebuinţări combinate a acestora în operaţii de răspuns la criză.

Până în prezent, nivelul de interoperabilitate a sistemelor a fost testat în cadrul a trei exerciţii, ultimul dintre acestea desfăşurându-se în octombrie 2006, la Centrul de Testări şi Cercetare al Ministerului Apărării Ruse din Moscova.

Cooperarea cu ţările din Dialogul Mediteranean

Evoluţia cooperării cu ţările din Dialogul Mediteranean denotă că, în timp ce unele dintre acestea demonstrează un vădit interes şi înregistrează progrese notabile în acest domeniu, celelalte au nevoie de un volum mai mare de timp şi informaţii pentru a putea fi în măsură de a lua o decizie. În aceste condiţii, se apreciază că fiecare ţară trebuie abordată individual, în funcţie de nivelul de implicare şi progresul realizat. Tendinţele actuale prevăd atragerea şi implicarea din ce în ce mai activă a acestor ţări în activităţile NADC, însă trebuie determinat nivelul de responsabilitate la care acestea vor putea participa.

Cooperarea cu ţările din Iniţiativa de Cooperare de la Istanbul (ICI)

În acord cu scopul general al Iniţiativei, etapa actuală (iniţială) a cooperării cu aceste state trebuie să cuprindă un schimb eficient de informaţii, sprijin analitic şi stabilirea cerinţelor de interoperabilitate în domeniul apărării aeriene între statele implicate. Procesul este stagnat până la identificarea unei soluţii viabile privind cooperarea cu statele din Dialogul Mediteranean, considerată a fi prioritară.

General-maior Cârnu FĂNICĂ

Radarul mobil Fennek JSFT

Misiunea radarului Fennek JSFT este una simplă: să vadă totul, dar să nu fie văzut. Pentru funcţionalitatea sa la parametri optimi nu este nevoie decât de 3 persoane. Posibilitatea mutării sale cu ajutorul aeronavelor C-130 face din acest radar unul dintre cele mai dorite radare mobile. Principala sa caracteristică constă în diversitatea elementelor tehnice prezente în dotare: sistem electronic de supraveghere care include imagini termice, o cameră cu lentile CCD, sisteme laser de detectare, senzor terestru, sistem de detectare a radiaţiilor şi chiar un miniUAV.

Radarul poate fi folosit în scopul prezentării de date topometrice atât de forţele terestre, cât şi de cele aeriene.

Noile modele de rachete balistice TOW (Tube-Launched, Optically-Tracked, Wire-Guided) ce vor intra în dotarea forţelor de asalt din cadrul Forţelor Aeriene Canadiene au ca principal element de noutate aria mare de împrăştiere a fragmentelor din cadrul componentei explozive, fapt care permite atingerea şi distrugerea unui număr mult mai mare de ţinte. Locaţiile unde se intenţionează utilizarea acestora sunt, în special, cele urbane, dar şi amplasamente ale buncărelor din diferite zone de conflict. Rachetele sunt ghidate prin radio, oferind astfel posibilitatea trupelor aeropurtate de a înainta rapid în teatrul de operaţii, fără a mai necesita modificări de tactică sau strategie.

Plutonier-major Sorin Săftoiu

Rachete antibuncăre

Cu un design militar robust şi abilităţi tactice şi de manevrabilitate unice, Spartan este compatibil cu o gamă largă de misiuni militare tactice de transport şi misiuni de ajutor umanitar, asigurând un succes constant şi direct, 24 de ore din 24 şi indiferent de condiţiile meteorologice.

Posibilităţi tehnice de realizare a misiunilor

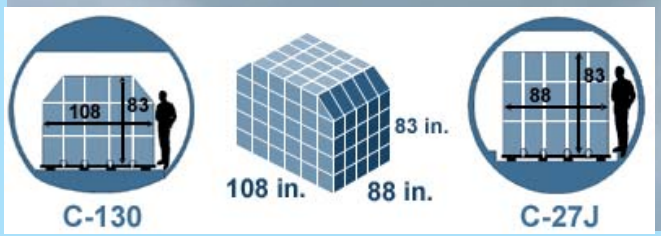
C-27J este compatibil cu următoarele tipuri de misiuni:

- Asistenţă umanitară;
- Evacuare medicală – 36 pacienţi, 6 doctori, aparate de oxigen individuale;
- Transport încărcătură – 10 tone, 1.000 mile marine (aproximativ 1.800 km);
- Transport trupe – 62 soldaţi, 2.010 mile marine (aproximativ 3.700 km);
- Operaţiuni desant – 46 paraşutişti cu echipament complet, 1.028 mile marine (aproximativ 1.900 km);
- Operaţiuni de căutare şi salvare – pe o rază de 200 mile marine (aproximativ 370 km), la o înălţime de aproximativ 330 m, 9,6 ore de funcţionare;
- Paraşutare materiale – 6 containere CDS, 5.000 kg, „atestat" pentru 1.280 mile marine (aproximativ 2.370 km);
- Materiale de luptă – 8 tone.

Soluţia NATO

- **Spartan C-27J** este ideal pentru a transporta trupe angajate în misiuni în afara graniţelor, chiar şi în mediile cele mai austere. Este capabil să funcţioneze perioade lungi de timp, în condiţii climaterice severe, fără sprijinul direct al bazei principale de operaţiuni. C-27J a fost proiectat pentru a decola/ateriza de pe/pe piste neamenajate, în locuri în care nu există echipament auxiliar;
- **C-27J** transportă pe calea aerului trupe, marfă, vehicule – precum gama militară de produse Range Rover (inclusiv versiunile „lungi") şi HMMWV (vehicul rutier polivalent de mare mobilitate) –, artilerie uşoară, elicoptere uşoare, diferite echipamente şi personal. Paraşutează trupe şi materiale şi poate servi ca unitate de evacuare medicală şi platformă (centru) pentru operaţiuni de căutare şi salvare.
- **C-27J** are caracteristici de supravieţuire proprii, datorită propulsiei puternice, designului aerodinamic dovedit al G222 care oferă calităţi de pilotare excelente, precum şi datorită unei foarte bune manevrabilităţi. Mai mult, toleranţa prin construcţie la avarii, redundanţa sistemului, separaţia fizică din construcţie, izolarea şi blindarea componentelor importante fac din Spartan un avion robust.

Transferul paleţilor 463L de pe C-130 pe C-27J



- **Spartan C-27J** este în special potrivit pentru toate misiunile care necesită un avion de transport adaptabil, misiuni pentru care de multe ori este cu mult mai valoros decât majoritatea avioanelor cargo de dimensiuni mai mari, cu patru motoare.

De fapt, operatorii avioanelor de transport mai mari (precum C-130) efectuează cele mai multe din misiunile de transport fără a exploata la maximum sarcinile utile. Astfel, eficienţa lor este mai scăzută. **Spartan C-27J** poate efectua aproximativ 80% din misiunile de transport realizate de obicei cu avioane cargo mai mari. Astfel, resursele sunt optimizate, datorită banilor economisiţi în comparaţie cu costurile de achiziţie şi operaţionale ale avioanelor cargo mai mari, cu patru motoare.

C-27J este SINGURUL avion de transport din clasa sa de sarcină utilă care permite încărcarea-descărcarea în regim RoRo a familiei de vehicule HMMWV (şi altele similare). De fapt, C-27J permite ca vehiculele blindate HMMWV (M1114, M1116 şi M1151) să fie încărcate cu tot cu suporturile pentru arme montate pe vehicul. În cazul tuturor celorlalte avioane din clasa de sarcină utilă a C-27J, anumite părţi ale vehiculelor HMMWV trebuie demontate parţial înainte de încărcare: demontarea parbrizului, a barelor de protecţie şi a acoperişului rigid şi dezumflarea roţilor pentru a fi posibilă încărcarea, rezultând astfel un timp de încărcare extins şi operaţiuni complicate.

În ceea ce priveşte interoperabilitatea, trebuie notat faptul că vehiculele HMMWV sunt cele mai des întâlnite în lume, în special în ţările NATO.

C-27J este, de asemenea, SINGURUL avion de transport din clasa sa compatibil cu paletul NATO 463L standard de dimensiuni mari, putând transporta 3 paleţi înăuntru şi 1/2 de palet pe rampă. Această caracteristică (care nu este prezentă la avioanele mai mici) permite operatorilor avionului Spartan să transbordeze rapid paleţii standard NATO din avioanele de transport mai mari, în cadrul operaţiunilor NATO sau internaţionale.

7J SPARTAN

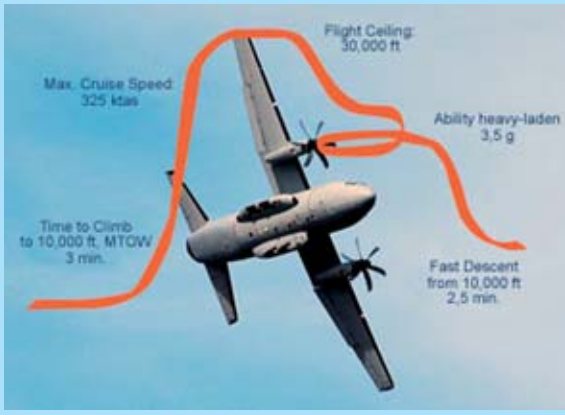
sursa: http://www.c27j.cz/index.php?page=homepage&lang=ro

Raport ridicat putere-greutate

- Accelerare rapidă (2kt/sec);
- Capacitate de ascensiune rapidă (mai puţin de 5 minute până la 3.000 m, cu masă maximă de decolare);
- Viteze ridicate cu rampa coborâtă.

Interoperabilitatea cu flota de avioane C-130 a NATO

C-27J are aceleaşi motoare, propulsoare şi sisteme de avionică digitale ca şi Hercules C-130J, ultima generaţie de avioane Hercules, faimoase pe plan internaţional. Spartan foloseşte, de asemenea, acelaşi echipament de încărcare şi are o podea mai solidă (+10%), ceea ce îl face soluţia ideală pentru transportul unei încărcături militare compacte.



Operaţiuni independente desfăşurate în condiţii grele

C-27J este proiectat să funcţioneze pe piste de aterizare îndepărtate şi să fie complet independent. Al „treilea motor" sau „grupul auxiliar de putere" (APU – Auxiliary Power Unit) face ca avionul să fie independent în locaţiile îndepărtate, unde nu există echipament auxiliar la sol, precum motostivuitoare.

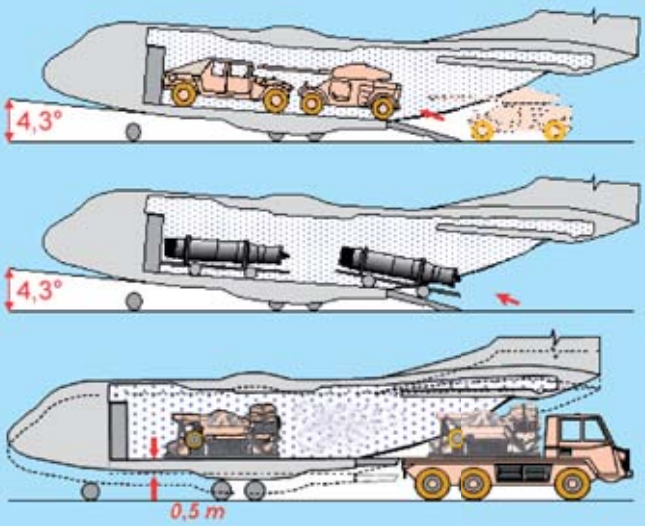
Avionul îşi poate modifica postura (practic „îngenunchează"), prin ridicarea trenului de aterizare faţă. Astfel, se reduce unghiul rampei, iar încărcăturile mai înalte pot să fie încărcate cu uşurinţă în C-27J.

Spartan poate, de asemenea, să ridice întreaga aeronavă cu 50 cm. Structura trenului de aterizare permite avionului Spartan să fie compatibil cu peste 90% din camioane. Posibilitatea de a se adapta la înălţimea camionului şi cele două vinciuri de la bord permit unei singure persoane să preia încărcătura din camion în cală, fără ajutorul unui motostivuitor şi fără personal suplimentar.

Capacitatea de supravieţuire

Proiectat pentru operaţiuni dure, C-27J este prevăzut cu sisteme redundante, concepte specific militare şi are încorporate sisteme de autoprotecţie.

C-27J Spartan a fost proiectat de la început ca o adevărată aeronavă militară. Construcţia robustă, designul cu 3 lonjeroane al aripilor permit avionului să funcţioneze într-un mediu 3G (zbor tactic). Trenul de aterizare a fost proiectat pentru a prelua din efortul produs de masa maximă la aterizare pe pistele neamenajate. Scheletul de rezistenţă din aripă suportă mai multe lovituri de gloanţe într-un mediu ostil, avionul continuând să zboare.



ATERIZARE ÎN CONDIȚII EXTREME

În orice moment, în aviaţie se pot produce premise şi incidente de zbor. De diverse nuanţe şi din varii motive. În decursul timpului, acestea nu i-au ocolit nici pe piloţii aviaţiei noastre militare. De curând, un incident care putea avea consecinţe catastrofale a fost gestionat exemplar de pilotul aflat la manşa aeronavei avariate în timpul zborului şi de... soţia acestuia, controlor de trafic aerian în acea zi.

30 octombrie 2007, Baza Aeriană de la Câmpia Turzii. O zi nici cu soare, nici cu nori, condiţii ideale pentru zbor, bucuria piloţilor.

La celula de alarmă se discuta mai mult despre sosirea colegilor din Detaşamentul BALTICA. Fiecare aştepta cu nerăbdare revederea cu prietenii şi camarazii plecaţi în misiune vreme de trei luni de zile. Era dorinţa reunirii colectivului, dar şi aşteptarea încheierii unei perioade extrem de dificile şi solicitante pentru întreg personalul bazei.

La start, **locotenent-comandorul Marin Mitrică,** alias **URSU**, instructor cu navigaţia şi un pilot foarte experimentat, cu peste 750 de ore de zbor, dintre care nu mai puţin de 600 efectuate pe aeronavele MiG-21 şi MiG-21 LanceR, verifică aeronava 6607 înainte de a urca în cabină. Urma să efectueze un zbor de verificare în urma unor lucrări regulamentare de mentenanţă executate la aeronavă. Ia în primire aeronava de la tehnic, se urcă în cabină, verifică instrumentele de bord, porneşte motorul, gata de zbor. Primeşte aprobarea pentru decolare şi în minutul următor priveşte Cheile Turzii de la înălţime.

Forţa ascensională generată de propulsorul aeronavei face ca aceasta să străpungă bolta cerului precum o săgeată, ţintuindu-l pe pilot în scaun. În doar câteva minute, aeronava 6607 ajunsese la aproximativ 100 de kilometri de casă, la o înălţime de 6.550 de metri şi avea o viteză de 830 de kilometri la oră.

Locotenent-comandorul Mitrică intrase în zona de verificare a aeronavei şi se pregătea să execute programul de verificare stabilit privind funcţionarea aeronavei în regim supersonic, moment în care plexiglasul cupolei s-a dezintegrat instantaneu în mii de cioburi, unele invadând cabina, altele lovind ampenajul avionului.

***

În turn, controlorul de trafic aerian, **sergentul-major Carmen Mitrică,** urmărea pe ecranul radarului evoluţia aeronavelor aflate în zbor, două MiG-uri 21 LanceR şi trei elicoptere IAR-330 Puma SOCAT. Tocmai se pregătea să dea aprobarea pentru decolare unui al treilea MiG-21 LanceR când, de undeva, din subconştient, un gând răzleţ i-a adus un zâmbet în colţul buzelor. A doua zi, pe 31 octombrie 2007, aveau să se împlinească 15 ani de când se căsătorise cu pilotul Mitrică. Nu-şi închipuise în urmă cu 15 ani că va avea ocazia să-şi dirijeze soţul aflat în zbor, însă ştia exact ce sacrificii trebuia să facă într-o astfel de căsnicie. Acceptase atunci cu zâmbetul pe buze o viaţă plină de riscuri şi de responsabilităţi. Ştia că grija creşterii şi educaţiei copiilor avea să fie în mare parte sarcina ei, ştia că trebuie să-i ofere soţului liniştea

necesară pregătirii misiunilor, ştia că timpul lor va fi o ofrandă adusă aviaţiei. Prinsă între freamătul bazelor aeriene şi tumultul grijilor cotidiene, se întreba când oare trecuseră 15 ani? Dacă acasă nu i-ar aştepta în fiecare seară, când se încheie zborul, cei doi băieţei, unul de 14 ani şi unul de 9 ani, ar crede că este doar un vis. Un vis, într-o bază aeriană, cu multe avioane şi... un pilot pe nume Marin. Ştia că programul de zbor nu le va permite nici de această dată să-şi ofere o sărbătoare a aniversării celor 15 ani de căsătorie, însă aştepta cu nerăbdare sfârşitul de săptămână...

Reveria i-a fost însă brusc întreruptă de evoluţia unuia dintre avioanele aflate în zbor. Era chiar 6607, avionul pilotat de soţul ei, care schimbase brusc cursul de zbor, virând spre casă. Decolase de foarte puţin timp, iar zborul trebuia să dureze 40 de minute. Nu ştia ce se întâmplase, întrucât aeronava se afla în acel moment sub controlul punctului de comandă, astfel încât, pentru moment, nu putea decât să urmărească evoluţia aeronavei pe ecranul radarului. Bătăile inimii s-au înteţit instantaneu. Intuia că ceva nu este în regulă. Însă ştia, la fel de bine, că avea şi responsabilitatea celorlalte aeronave aflate în zbor, aşa că trebuia să-şi păstreze stăpânirea de sine. Era obligatoriu. La start, un MiG-21 LanceR aştepta aprobarea pentru decolare. I-a dat aprobarea, intuind că pista trebuie să fie liberă cât mai repede posibil.

***

La peste 6.500 de metri înălţime, **locotenent-comandorul Mitrică** simţise instantaneu furtuna de aer îngheţat ce năvălise în cabină şi ploaia de cioburi care-l lovea din toate părţile. Un flux de particule pătrunsese pe sub vizorul căştii şi pe sub masca de oxigen, o parte dintre acestea găsindu-şi locaş în ochiul drept al pilotului. Pentru o fracţiune de secundă, a fost victima neplăcutei surprize. Dar numai pentru o fracţiune de secundă, secundă atemporală, în care un întreg film cu imagini şi cazuri studiate la rece, de cupole desprinse de pe aeronave aflate în zbor, i s-a derulat prin faţa ochilor. Nimic din ceea ce ştia nu semăna cu ce i se întâmpla lui. Deci nu era vorba de un caz

special, în care să existe un algoritm de urmat. Prin urmare, trebuia să identifice soluţia optimă şi să acţioneze în consecinţă. Instinctul de conservare a fost activat instantaneu. Pilotul ştia că se confruntă cu două pericole majore la înălţimea la care se afla: hipoxia şi hipotermia, iar primul lucru ce trebuia făcut era să reducă din înălţime cât mai repede. „După momentul de surprindere, când am realizat că mi s-a spart cupola, am făcut o primă evaluare a situaţiei, adică am verificat instrumentele de bord şi manevrabilitatea avionului. În mai puţin de un minut, am constatat că lipsa cupolei afectase aerodinamica, însă avionul era manevrabil, şi am decis să mă întorc acasă. Eram pe curs de îndepărtare către nord, am virat spre bază, am început să frânez şi să cobor cât mai repede. Am raportat în punctul de comandă ce mi s-a întâmplat, însă transmisia mea era perturbată de curentul care intra în căşti. Într-un final, directorul de zbor aflat în punctul de comandă, **comandorul Vasile Spineanu,** a înţeles ce mi s-a întâmplat, mi-a recomandat să las scaunul în jos, pentru a mă feri pe cât posibil de curenţii de aer, şi apoi m-a dirijat către bază. Aveam de parcurs cam 150 de kilometri fără cupolă şi fără să-mi pot folosi ochiul drept. Pe drum, am făcut o a doua evaluare a şanselor pe care le aveam de a ateriza avionul în siguranţă. Ştiam că decolasem de foarte puţin timp şi aveam prea mult combustibil, deci avionul era prea greu pentru o aterizare sigură, aşa că am <<călcat>> cât mai mult aerul, pentru a consuma din gaz şi a reduce greutatea avionului. Între timp, am luat în calcul şi varianta catapultării, însă nu aveam certitudinea că scaunul nu era afectat de schijele cupolei şi, oricum, aş fi fost relativ departe de un eventual ajutor medical. Am ajuns la concluzia că atâta timp cât avionul era manevrabil, varianta optimă era aterizarea", a rememorat pilotul acele clipe.

***

La celulă, inginerul-şef al escadrilei de MiG-21 LanceR, **locotenent-comandorul Ciprian Nicoară,** pregătea fişele ce trebuiau completate cu parametrii celor două aeronave care beneficiaseră de lucrări de întreţinere şi se aflau în zborul de verificare.

Telefonul pe care l-a primit i-a tăiat răsuflarea. Vocea de la celălalt capăt tocmai îl anunţase să pregătească echipa de intervenţie, deoarece „turnul" îl aduce pe 6607 la aterizare. Pentru o secundă, a sperat că este o glumă. Mai bine zis, vroia să creadă că este o glumă. 6607 abia decolase, cum să se întoarcă... Dar ştia foarte bine că nimeni nu ar glumi cu aşa ceva. Şi totuşi, Carmen, controlorul de trafic aerian şi soţia pilotului, totodată, îi transmisese informaţia atât de calm şi de firesc, încât nu înţelegea cum de era posibil ca un om să aibă atâta stăpânire de sine.

„Am demarat imediat procedura de intervenţie în caz de situaţii speciale şi m-am deplasat, împreună cu echipa tehnică, în capătul pistei pentru a-l aştepta pe Mitrică. Nu înţelegeam cum este posibil să se spargă plexiglasul cupolei, întrucât acesta este realizat din sticlă organică specială pentru aviaţie, astfel încât să reziste atât la temperaturi extreme, cât şi la solicitări mecanice serioase. Spre exemplu, acel material nu-l poţi sparge cu un ciocan. Au existat, de-a lungul timpului, cazuri de cupole desprinse de aeronave aflate în zbor, dar niciodată până acum cazuri de cupole sparte.

Ajunşi în capătul pistei, am văzut avionul venind la aterizare atât de natural, încât mă întrebam dacă nu este, totuşi, vreo farsă. Însă când s-a apropiat, am văzut că nu era de glumă. Fusesem martorul unei aterizări perfecte a unui avion cu cupola spartă. După ce a oprit motorul, Mitrică s-a dat jos foarte calm din avion, şi-a dat casca jos în stilul lui specific, cu ambele mâini, scrutând orizontul... Fiecare pilot are modul său propriu de a se manifesta după zbor. Ştiam că **URSU** nu zice nimic timp de câteva secunde, după ce coboară din avion. Îl vedeam din lateral, din partea stângă. Când s-a întors şi i-am văzut ochiul drept, mi s-au înmuiat genunchii. Am crezut că l-a pierdut. Era atât de umflat, încât nu puteai spera să mai existe un ochi în acel loc. Îmi era teamă şi să-l întreb ceva, îmi era teamă de răspuns. Apoi am observat că era lovit şi stabilizatorul drept, fapt ce m-a descumpănit şi mai mult. Îmi era greu să înţeleg ceva în acele momente. L-am dus pe Mitrică imediat în turn, unde a primit primele îngrijiri medicale. Din ziua aia, îmi vine să-l pup de câte ori îl văd, pentru ceea ce a făcut" – sunt impresiile inginerului-şef, **locotenent-comandorul Nicoară**.

***

„Eram conştientă că cel mai bun lucru pe care-l puteam face în momentul acela era să-mi fac treaba cât mai bine. Numai aşa îl puteam ajuta. În momentul în care a intrat pe frecvenţa agenţiei de control de apropiere <<approach>>, care este identică cu cea din turn, şi l-am auzit comunicând, fără să fie panicat, am început să cred cu adevărat că totul se va termina cu bine. Apoi, odată intrat în zona de vizibilitate a turnului l-am dirijat personal şi totul a devenit o <<afacere de familie>>. A reuşit o aterizare normală, iar când l-am văzut în capătul pistei că se dă jos din avion şi merge pe picioare, m-am liniştit. A fost o experienţă într-adevăr solicitantă din punct de vedere psihic, însă în momentul în care am ales meseria asta, am luat în calcul astfel de posibilităţi şi am ştiut că orice s-ar întâmpla trebuie să-mi păstrez calmul, să pot aduce întâi toate aeronavele aflate în zbor la sol. Abia după aceea mă pot gândi la mine", este punctul de vedere al unei soţii de pilot care, în calitate de controlor de trafic aerian, şi-a dirijat soţul aflat într-o aeronavă avariată, la aterizare.

„Am ales varianta optimă de acţiune în situaţia creată şi am făcut ceea ce orice alt coleg al meu ar fi făcut dacă s-ar fi aflat în locul meu. Nu consider că am făcut ceva ieşit din comun", consideră **locotenent-comandorul Mitrică**. Noi, însă, profanii, nu suntem de aceeaşi părere.

Faptul că, după aterizare, în timp ce pilotul era transportat la spital, soţia acestuia a rămas să conducă zborul până la terminarea turei, pentru a nu bulversa programul de zbor, pare deja parte din firescul lucrurilor.

Un firesc al lucrurilor cultivat în familia Mitrică dincolo de orice riscuri şi de sacrificii, totul din dragoste pentru aviaţie şi din pasiune pentru zbor.

Familia Mitrică, echipaj complet

P.S. ... în urmă cu 3 ani

...Se afla pe traiect la circa 150 de km de aerodrom şi la 6.000 de metri altitudine, când un bec din sistemul de avionică l-a avertizat că s-a produs o defecţiune. O altă lampă i-a confirmat că, într-adevăr, s-a întâmplat ceva. Presiunea de amplificare hidraulică a scăzut sub pragul limită. N-a disperat. Şi-a păstrat sângele rece, cum avea să facă tot timpul cât a durat acea situaţie critică. Acul indicatorului de bord oscila când într-o parte, când în alta, pentru ca apoi să-i arate valoarea zero. Deşi stabilizatorul şi eleroanele răspundeau normal la comenzi, acestea se puteau bloca în orice clipă. Atunci, aeronava ar fi devenit incontrolabilă. A raportat imediat la punctul de comandă şi a cerut întreruperea misiunii şi venirea urgentă „acasă".

Convorbirile radio dintre conducătorul de zbor şi pilot se desfăşurau absolut normal. Nimic nu trăda faptul că în aer se consuma o situaţie care putea deveni în orice clipă tragică. Zborul până la aerodrom şi aterizarea au decurs normal, de parcă nimic nu s-ar fi întâmplat. Nici o emoţie în glasul conducătorului de zbor, nici în al pilotului. Au stăpânit şi rezolvat momentul creat cu o siguranţă extraordinară. Ce se întâmplase – s-a aflat după expertizarea avionului. O garnitură de la un amplificator s-a distrus şi a determinat scurgerea lichidului hidraulic. Noroc că instalaţia principală a preluat sarcinile celei de amplificare!

Pilotul era, aţi ghicit... locotenent-comandorul Marin Mitrică!

Căpitan Mircea BARAC

THE LABOURS OF HERCULES

Air transportation of troops and materials has become, given the conflict economics in recent history, of the utmost importance in support of in-theater deployed detachments. As far as our country is concerned, it is the 90th Airlift Base's main and permanent responsibility to accomplish both air transportation missions in national contingents' behalf deployed in Iraq and Afghanistan, and also other missions within the national airspace and abroad. These missions are mainly assigned to 901st Squadron which operates C-130 Hercules aircraft but depending on the theatre of operation characteristics the 902nd Squadron is also assigned to carry out tasks with its AN-26 aircraft.

ÎN MISIUNE CU HERCULES

Realitatea teatrelor de război a solicitat armatelor implicate într-un anumit conflict, încă din cele mai vechi timpuri, o caracteristică – mobilitatea –, ce s-a dovedit, în majoritatea cazurilor, a fi hotărâtoare în stabilirea învingătorului.

Misiunile de transport de trupe şi materiale pe calea aerului au devenit, în economia conflictelor din istoria recentă, unele dintre cele mai importante misiuni executate în sprijinul detaşamentelor în teatrele de operaţii.

În ceea ce priveşte ţara noastră, efectuarea transporturilor aeriene în folosul contingentelor naţionale dislocate în teatrele de operaţii din Irak şi Afganistan, precum şi pentru îndeplinirea altor misiuni externe sau interne în timp util, reprezintă o misiune permanentă pentru Baza 90 Transport Aerian. Aceste misiuni de transport se execută în principal cu aeronavele C-130 din compunerea Escadrilei 901 şi, în funcţie de particularităţile teatrului de operaţii, şi cu aeronavele AN-26 din compunerea Escadrilei 902.

Transportul aerian şi capabilităţile Forţelor Aeriene Române

Transportul aerian se bazează pe un schimb de informaţii între transportator şi beneficiar, precum şi pe întocmirea unui plan de îmbarcare care să permită organizarea în detaliu şi, ulterior, executarea misiunii. Deşi lent în planificare, acest procedeu creează premisele unei executări rapide, deoarece nu mai este necesară stabilirea de detalii la faţa locului, ci se recurge doar la îmbarcarea pasagerilor, dacă este cazul.

Aeronava C-130 Hercules este un aparat solid şi eficace, care îşi îndeplineşte cu succes misiunile în forţe aeriene din întreaga lume, şi chiar în rândul unor companii civile de transport de mărfuri. Forţele Aeriene Române au primit, cu titlu gratuit, de la Garda de Coastă a S.U.A., patru aeronave C-130B Hercules, în anul 1996. Un avion C-130 Hercules, varianta H, a fost livrat Forţelor Aeriene Române în 2004. Acesta a fost afluit încă din iulie 2004 la sediul firmei Lockheed Martin din Greenville – SUA, cu scopul de a fi modernizat şi reparat capital, pentru ca în data de 12 februarie 2007 să intre în exploatarea Bazei 90 Transport Aerian.

Din 1996 şi până în prezent, aeronavele C-130B româneşti au efectuat aproximativ 15.000 de ore de zbor în misiuni de transport de persoane, transport de tehnică militară şi materiale, lansare de parașutiști, zboruri de antrenament şi misiuni umanitare, în ţară şi în teatrele de operaţii din Irak şi Afganistan. Numai în anul 2007, activitatea escadrilei de avioane C-130B a constat în peste 1.500 de ore de zbor, transportând aproximativ 4.000 de persoane şi peste 800.000 kg de materiale.

Transportul aerian este condiţionat totuşi de costuri, resursa de aviaţie

Personalul Escadrilei 901

disponibilă, condiţii meteorologice, riscuri şi altele. Avantajele cele mai însemnate ţin de viteza de reacţie, libertatea de acţiune, sprijinul ce-l pot acorda suplimentar acţiunilor de luptă, posibilitatea executării transportului sub acoperirea întunericului. În contrabalanţă pot fi puse dezavantaje ce ţin de resursa limitată raportată la solicitări, dependenţa de condiţiile meteorologice şi reacţia antiaeriană a inamicului, riscuri suplimentare, costuri ridicate şi altele.

Au cuvântul veteranii...

„Indiferent de zi, o vizită la noi pică la fel de bine... sau la fel de prost, din punctul de vedere al timpului sau al oamenilor disponibili", ne-a avertizat comandantul escadrilei, în momentul în care ne-am anunţat intenţiile de a realiza o prezentare a activităţii Escadrilei 901 Transport Aerian Strategic. Despre acest adevăr aveam să ne convingem doar câteva zile mai târziu.

Comandantul escadrilei, **căpitan-comandorul Viorel Pană**, nu este altcineva decât şeful promoţiei din acest an a Universităţii Naţionale de Apărare. Promoţie 1989, căpitan-comandorul Pană a zburat, iniţial, MiG-ul 21, apoi AN-ul 24 şi, în cele din urmă, fortăreaţa zburătoare C-130. Între timp, a fost observator ONU în Etiopia şi Eritreea, iar la absolvirea UNAP a fost numit comandant al mai vechilor săi camarazi din Escadrila 901 Transport Aerian Strategic. Cu o încadrare deficitară, conducerea escadrilei reprezintă o misiune dificilă, o provocare pe măsura pregătirii şi profesionalismului de care a dat dovadă în cariera de până acum **căpitan-comandorul Pană**. „La noi, misiunile curg în flux continuu, iar un procent de peste 95% sunt misiuni externe, foarte complexe şi de foarte lungă durată (până la 20 de ore de zbor per misiune). Specific unei misiuni de transport în teatrul de operaţii este faptul că nu te poţi baza, de la un capăt la altul, pe un algoritm predefinit de organizare a activităţii, întrucât ordinul de misiune se poate schimba chiar şi de câteva ori în intervalul unei singure zile. De asemenea, trebuie să realizăm optimizarea unei misiuni de transport, astfel încât să împăcăm cerinţele operaţionale cu cerinţele de natură economică. De exemplu, în loc să efectuăm un zbor direct Bucureşti – Kandahar, facem o escală în Azerbaidjan pentru realimentare. Astfel, putem transporta mai multe materiale. Mai mult decât atât, deşi misiunile de transport strategic şi misiunile de transport intrateatru sunt două misiuni diferite, care ar trebui executate cu aeronave diferite, noi acoperim ambele acţiuni în cadrul aceleiaşi misiuni. Una dintre cele mai mari satisfacţii profesionale obţinute în cursul acestui an este faptul că, în cadrul exerciţiului naţional de afirmare ROUEX 07, un detaşament al escadrilei a fost evaluat de către structura TACEVAL din cadrul CC Air Izmir, urmând ca de la 01.01.2008, acest detaşament să poată fi pus la dispoziţia NATO".

Comandantul escadrilei, căpitan-comandorul Viorel Pană

Locotenent-comandorul Virgil Ion, promoţie 1984, este instructor la grupul de aviaţie transport al Bazei 90 şi, totodată, unul dintre veteranii escadrilei. Pilot extrem de experimentat, cu peste 7.000 de ore de zbor, dintre care aproximativ 4.000 de ore pe C-130 Hercules, locotenent-comandorul Ion rememorează cu plăcere frânturi de poveste ale aeronavelor C-130 româneşti: „18 martie 1997 este ziua istorică pentru aviaţia de transport din România, în care un echipaj românesc a efectuat primul zbor cu o aeronavă C-130. A urmat prima misiune externă, la data de 5 iunie 1997. Însă cea mai importantă este, probabil, noaptea de 28 ianuarie 2002, când, sub privirile a numeroşi oficiali şi ziarişti, puternica aeronavă decola în prima misiune de luptă pe care aviaţia militară română o efectua, după cel de-al Doilea Război Mondial, spre capitala Afganistanului, Kabul. Se inaugura, la miezul acelei nopţi, în transmisie directă la Televiziunea Română, podul aerian Bucureşti – Kabul, în cadrul misiunii ISAF, o suită de zboruri pentru a transporta detaşamentele de militari români în şi din teatrele de operaţii, cu toată baza logistică din dotare. Au urmat apoi zboruri spre Irak, Sri Lanka, Indonezia, Bosnia-Herţegovina. Zboruri, nu puţine, cu un grad ridicat de risc, în condiţii meteorologice dintre cele mai grele. În misiunile din Irak, spre exemplu, se zboară în medie câte 14 ore, se fac două ore pauză la Talill, unde se descarcă aeronava, iar deplasările sunt reluate, la ore târzii din noapte, pentru misiuni de transport intrateatru sau pentru întoarcerea în ţară, în funcţie de situaţie. Pentru realizarea acestui lucru merg câte două echipaje, unul zboară la dus, altul la întoarcere. La rotirea detaşamentelor din Afganistan, situaţia este şi mai complexă. Se rotesc trei echipaje: unul zboară şi câte unul aşteaptă schimbul la Kandahar, respectiv Bucureşti. Sunt cazuri în care se pleacă din Bucureşti la temperaturi negative, pe ceaţă, pe viscol şi se ajunge în Irak la temperaturi de peste 35°C şi furtuni de nisip".

Echipajele care au participat sau participă şi în continuare la astfel de misiuni nu s-au plâns niciodată, dovedind în fiecare împrejurare un nivel profesional ridicat, curaj, tenacitate, mobilitate în gândire şi acţiune. Aşa s-au putut stabili premiere remarcabile pentru aviaţia de transport din România, cum ar fi: atingerea celui mai nordic punct de către o aeronavă militară românească – Reykjavik, în iunie 1997, a celui mai vestic – Atlanta (Georgia, SUA), de către echipajul comandat de **comandorul Florin Călin,** punctul cel mai sudic, în Angola, la Lubango, de către **căpitan- comandorul Leonid Şotropa,** în 1998, sau parcurgerea, după 22 de ore de zbor şi a peste 11.000 de kilometri, a celei mai lungi curse, cu aterizare la Medan, Sumatra, punctul cel mai estic de pe glob în care a ajuns o aeronavă militară românească.

Locotenent–comandorul Adrian Takacs este promoţie 1989 şi a zburat, de-a lungul carierei, aeronavele MiG-

Istoricul operaţiunilor cu C-130 în România

- 25 octombrie 1996 – Primul din cele patru aparate C-130B Hercules a intrat în înzestrarea Forţelor Aeriene Române, România fiind primul stat din fostul Tratat de la Varşovia care operează acest tip de aeronavă;
- 18 martie 1997 – Primul zbor cu echipaj românesc;
- 5 iunie 1997 – Prima misiune externă;
- 15 iulie 1997 – Prima participare la o operaţiune militară;
- 11 octombrie 1997 – Prima traversare a Atlanticului;
- 1997 – 1.000 ore de zbor – locul II pe plan mondial (ore de zbor/avion);
- 2005 – Executarea celei de-a 10.000-a oră de zbor;
- Februarie 2007 – Completarea escadrilei de C-130 din cadrul Bazei 90 Transport Aerian cu un avion C-130 varianta H.

21, AN-24, AN-26 şi, începând cu anul 2003, C-130 Hercules. În prezent, este comandant de patrulă în cadrul Escadrilei 901, iar experienţa de peste 2.000 de ore de zbor efectuate pe aeronave atât de producţie estică, dar şi vestică, îi permite să aibă un punct de vedere avizat în ceea ce priveşte aeronava C-130 Hercules. „Zborul unui C-130 este experienţa care mi-a desăvârşit formarea profesională ca pilot. Iar când vorbesc de zbor nu mă refer doar la calităţile aeronavei, ci la întregul algoritm al activităţilor care se desfăşoară până în momentul în care un C-130 este gata de decolare, de la pregătirea aeronavei pentru zbor şi până

Mm principal Dănuţ Filip

la pregătirea echipajului. Nimic nu este întâmplător, totul se desfăşoară după manual, conform unor grafice. Pentru a argumenta, aş folosi ca exemplu metoda pregătirii piloţilor prin simulare, cu ajutorul unui simulator dinamic. Este vorba de un curs de două săptămâni, care se organizează la Baza Aeriană de la Little Rock, SUA, fără de care nici un pilot american nu este admis la zbor. Avantajul constă în faptul că pot fi simulate toate cazurile speciale ce pot apărea în timpul zborului, iar performanţele simulatorului îţi permit formarea deprinderilor practice pentru astfel de situaţii. Este o metodă de pregătire care oferă şi celor mai experimentaţi piloţi informaţii noi despre avion şi despre modul de comportare al acestuia în situaţii critice. Absolvirea acestui curs conferă unui pilot mult mai multă încredere în propriile posibilităţi de gestionare a eventualelor cazuri speciale apărute în timpul zborului", este de părere **locotenent-comandorul Takacs.**

Locotenent-comandorul Mihai Roşca, comandant de patrulă, consideră că orice misiune executată cu aeronava C-130 Hercules reprezintă o experienţă în sine. Una dintre cele mai importante misiuni la care a participat a fost cea în care a transportat, în calitate de comandant de aeronavă, ajutoare în Indonezia, după tsunami–ul care a devastat, în anul 2004, regiunile costiere din Oceanul Indian. „Chiar şi simplul fapt să ştii că ai trecut Ecuatorul îţi oferă un sentiment de mândrie, de satisfacţie profesională. Cu atât mai mult cu cât efortul tău contribuie la bunul mers al lucrurilor în rândul detaşamentelor ce reprezintă România în misiuni internaţionale. Succesul misiunilor noastre poate fi uşor cuantificat, deoarece este la vedere, este concret şi palpabil, nu rămâne ascuns în spatele unui braţ de hârtii", este opinia locotenent-comandorului Roşca.

Perspectivele tinerilor

Pentru a afla cum se vede evoluţia în carieră de la nivelul celor mai tineri dintre piloţii escadrilei, am stat de vorbă cu **căpitanul Bogdan Dogaru**, promoţie 2001, şi cu **locotenentul Alexandru Scărlătescu**, promoţie 2002. Tineri şi ambiţioşi, ambii au renunţat la mirajul supersonicului de dragul zborului. Pare un sofism, dar asta este realitatea. „Evoluţia în carieră a unui pilot tânăr în momentul de faţă, fie că e pilot de aeronave de luptă, de transport sau elicoptere, depinde de cantitatea şi de disponibilitatea aeronavelor. Fără avioane nu poţi zbura, nu poţi acumula ore de zbor, deci nu poţi evolua profesional. Cu cât există misiuni, aeronave şi resursă, cu atât şansele de a acumula ore de zbor cresc şi, implicit, formarea profesională poate fi desăvârşită. Pentru un pilot, gradul militar nu este întotdeauna echivalent cu nivelul de pregătire pentru zbor pe un anumit tip de aeronavă, din mai multe motive. În primul

Participarea aeronavelor C-130 la exerciţii multinaţionale şi misiuni umanitare

1998:
STRONG RESOLVE – Portugalia;
OLIMPIA – Grecia;
COOPERATIVE BEAR – Republica Cehă;
VOLFAC – Franţa.

1999:
SISTER WING, DRACULA'S TEARS, GREEN EAGLE – exerciţii desfăşurate în cooperare cu subunităţi ale USAF;
VOLFAC – Franţa;
COOPERATIVE BEAR – Polonia.

2000:
TEAM DACIA – România;
COOPERATIVE KEY – România;
STRONG RESOLVE – Portugalia.

2001:
COOPERATIVE KEY – Bulgaria;
CIAF – Republica Cehă.

2002:
STRONG RESOLVE – Polonia;
COOPERATIVE KEY – Franţa.

2003:
COOPERATIVE KEY – Bulgaria.

2005:
COOPERATIVE KEY – Bulgaria;
BOLD AVENGER – Norvegia;
Misiune umanitară în Indonezia.

2007:
BALTICA 2007 – Lituania

Locotenent-comandorul Virgil Ion

rând, indiferent cât de mult ai zburat o aeronavă şi la ce nivel ai ajuns, în momentul în care faci trecerea pe un alt tip de avion trebuie să reiei întregul algoritm al pregătirii, să parcurgi etapele de pregătire specifice respectivei aeronave. Astfel, un căpitan care a zburat 700 de ore exclusiv C-ul 130, va fi la un nivel superior din punct de vedere al pregătirii pe această aeronavă unui căpitan-comandor cu 3.000 de ore de zbor, din care doar 150 zburate cu C-ul 130, iar restul cu alte tipuri de aeronave", am aflat de la căpitanul Dogaru. „Concret, pentru admiterea la zbor pe aeronava C-130, un pilot urmează un curs teoretic de 60 de zile lucrătoare, apoi trebuie să acumuleze aproximativ 25 de ore ca pilot observator, fără a avea sarcini de pilotaj. Urmează etapele

în care apar sarcinile de pilotaj: până la 30 de ore pregătirea de bază, în jur de 20 de ore pregătirea preoperațională și alte aproximativ 100 de ore pregătirea operațională. După ce au fost acumulate 200 de ore de zbor se poate zbura în calitate de copilot. Între 600 și 800 de ore de zbor se reia algoritmul de mai sus, de data aceasta pentru a deveni comandant de aeronavă. La aproximativ 1.000 de ore de zbor, un pilot poate fi calificat comandant de aeronavă, iar la un barem de 1.500 de ore poate fi numit instructor de zbor pe aeronava C-130 Hercules", aflăm de la locotenentul Scărlătescu, care după 110 ore de zbor acumulate are dreptul să viseze frumos.

Și în cazul navigatorilor de bord, algoritmul devenirii profesionale urmează aceleași canoane impuse de acumularea orelor de zbor. De la **locotenentul Marcel Petrov** am aflat că „un navigator are atribuțiuni atât la sol, cât și în zbor. Pregătirea unei misiuni implică, din prisma navigatorilor, mai multe etape: pregătirea traiectului de navigație, stabilirea rutei, optimizarea transportului în funcție de încărcătura transportată, întocmirea documentelor și a ordinelor de misiune. În timpul zborului, un navigator are ca sarcini calcularea timpului și a distanței, urmărirea respectării coordonatelor și revenirea pe traiect în cazul abaterilor etc. De asemenea, gestionează etapa apropierii și sosirii la destinație, una dintre cele mai importante etape ale zborului".

Locotenentul Marcel Petrov

C-130 la aterizare

Pasiune și sacrificiu

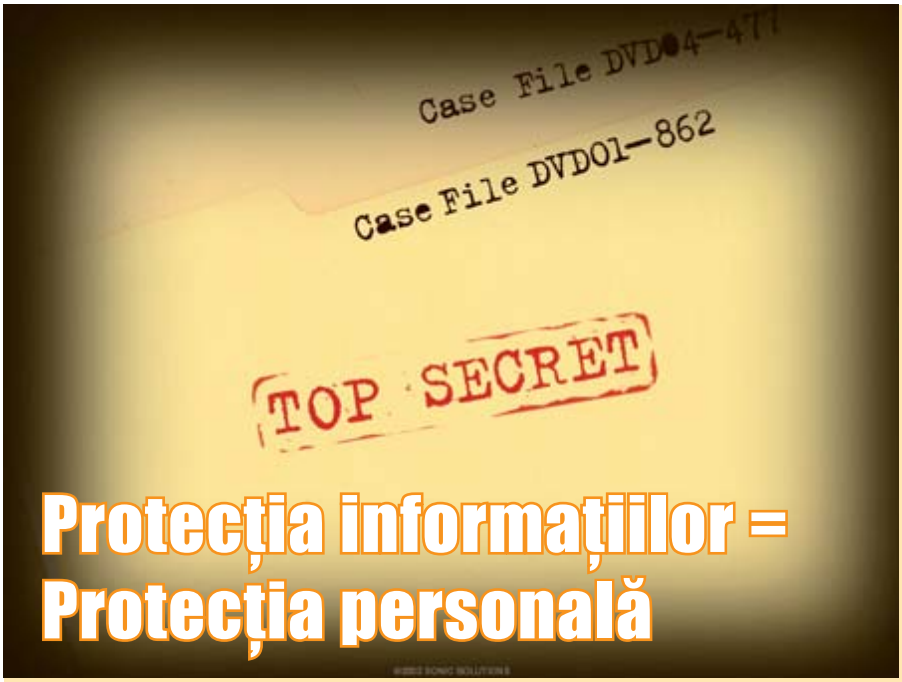
Menținerea unei aeronave în parametri optimi pentru zbor revine echipei tehnice, care este formată dintr-un inginer și trei tehnici cu următoarele specialități: avion motor, instalații speciale, radio și radiolocație. Echipa tehnică face parte din echipaj și are ca atribuțiuni principale alimentarea aeronavei și remedierea eventualelor defecțiuni. **Căpitanul inginer Gabriel Movileanu,** șef atelier întreținere celulă motor, este onorat de oportunitatea asigurării mentenanței acestei legende a aviației mondiale de transport, C-130 Hercules. În afara coordonării echipei de mecanici, căpitanul inginer Movileanu se ocupă de asigurarea aprovizionării cu materialele necesare pentru întreținere și a recepționării pieselor de schimb. În cadrul bazei, defecțiunile se remediază la nivelul înlocuirii agregatelor. „Lipsa hangarelor pentru acest tip de aeronavă ne îngreunează munca, deoarece suntem nevoiți să efectuăm reparațiile sub cerul liber, uneori în ploaie sau în bătaia vântului. Au fost situații destul de dificile, în care am schimbat un motor pe timp de iarnă, la temperaturi mult sub 0°C, însă, indiferent de condiții, nu s-a pus vreodată problema să nu ne îndeplinim atribuțiile în timp util și cu eficiență maximă. Niciodată o misiune nu a fost și nu va fi amânată din cauza echipei tehnice", ne-a asigurat **căpitanul inginer Movileanu.**

La locul de staționare al celei mai recente aeronave C-130 Hercules varianta H, recepționată de Forțele Aeriene Române la începutul anului 2007, l-am întâlnit, chiar în „burta dihaniei", pe veteranul de vârstă al escadrilei, **maistrul militar principal Dănuț Filip,** în prezent mecanic de bord instructor. Promoție 1979, maistrul Filip a acumulat nu mai puțin de 3.500 de ore de zbor pe aeronavele AN-24 și AN-26, și alte 3.200 de ore pe C-130. Un record care cu greu va putea fi bătut de vreunul dintre colegii mai tineri ai lui nea' Dănuț. „Controlul funcțional al tuturor sistemelor și instalațiilor avionului mi-e mult mai familiar decât un mic dejun împreună cu familia. Instalația electrică, de degivrare sau hidraulică sunt mai prezente, în mintea mea, decât poziția mobilierului din propria casă. Hubloul îmi ține loc de televizor, iar muzica vine de la motoare", glumește maistrul Filip, dar gluma este serioasă. Toți mecanicii de bord ai escadrilei sunt „modelați" de mâinile și priceperea lui nea' Dănuț. E nevoie de pasiune și de sacrificiu pentru astfel de performanțe. Cuvintele sunt, întotdeauna, prea seci pentru a putea exprima o viață închinată aviației în câteva fraze. Acum, la final de carieră, rămân sedimentate la nivelul memoriei bucuriile, satisfacțiile, mândria că a realizat ceva în viață. Ceva de care poate fi mândru.

Concluzii

Cererile pentru participarea la acest gen de misiuni de transport strategic sunt din ce în ce mai multe, iar analizele efectuate la nivelul Alianței au evidențiat deficite în posibilitățile de asigurare a transportului aerian. De aceea, eforturile Forțelor Aeriene Române pentru pregătirea personalului și modernizarea aviației de transport trebuie să contribuie la îmbunătățirea condițiilor de executare a misiunilor de către contingentele naționale, în orice teatru de operații.

Căpitan Mircea BARAC



Protecţia informaţiilor = Protecţia personală

Deşi, prin activitatea pe care o desfăşoară este, adeseori, privită cu reticenţă, iar personalul încadrat cunoaşte destule adversităţi, în special datorită uzitării, fără excepţii, a regulamentelor şi instrucţiunilor în vigoare şi, mai mult, datorită dorinţei de respectare întocmai a conţinutului acestora, Secţia Protecţie Informaţii Clasificate din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene continuă să fie sprijinul activ, al fiecăruia dintre noi, în executarea atribuţiilor conform standardelor.

"În demersul personalizat pentru atingerea acestui deziderat –îndeplinirea atribuţiilor funcţionale –, fiecare dintre noi, indiferent de grad, funcţie sau corp ierarhic de apartenenţă din punct de vedere militar, trebuie să conştientizăm importanţa respectării prevederilor legale referitoare la modul de evidenţă, manipulare, gestionare şi de protecţie a datelor şi informaţiilor clasificate naţionale, NATO, UE şi echivalente", este de părere **colonelul Florentin Ţîmpău**, şeful secţiei.

Pornind de la aceste premise, s-a încercat, încă de la înfiinţarea primei structuri de securitate în Forţele Aeriene, în anul 2003, schimbarea percepţiei din obligativitatea existenţei unei astfel de structuri, în necesitatea fiinţării ei. Sigur, în timp, structurile de securitate şi-au demonstrat utilitatea, constituind un instrument viabil, la îndemâna comandanţilor, pentru prevenirea şi reducerea numărului incidentelor de securitate.

"În ceea ce priveşte Statul Major al Forţelor Aeriene, Secţia Protecţie Informaţii Clasificate a reuşit constituirea unui colectiv de specialişti bine pregătiţi în domeniu, cu militari având calitatea de specialist clasa I, cu un feed-back pozitiv din ce în ce mai pronunţat", opinează **locotenent-colonelul Ion Crăciun**, şeful Biroului Subregistru NATO.

De altfel, numai în cursul anului 2007, Secţia Protecţie Informaţii Clasificate a efectuat controale de fond în domeniul protecţiei informaţiilor clasificate naţionale, NATO, UE şi echivalente la aproximativ 90% din unităţile subordonate, reuşindu-se astfel o bună coordonare cu personalul din teritoriu şi datorită aprofundării, în cadrul controalelor, mai întâi a elementelor de îndrumare, şi apoi a celor de control efectiv. Cu această ocazie, specialiştii secţiei au verificat modul de implementare a politicilor de securitate şi au acordat sprijin pe linie de specialitate structurilor subordonate, în scopul aplicării unitare a măsurilor de securitate în Forţele Aeriene. De asemenea, s-a precizat, cu termen de executare permanent, desfăşurarea şedinţelor de pregătire în domeniu, cu prezentarea tuturor documentelor, regulamentelor, instrucţiunilor şi normelor.

Concomitent cu aceste activităţi, în conformitate cu hotărârile de guvern, cu instrucţiunile departamentale şi cu ordinele emise de eşaloanele superioare, au fost elaborate aceste documentare (lecţii-informări) pentru pregătirea de specialitate, atât a personalului care încadrează structurile de securitate, cât şi a personalului militar şi civil din Forţele Aeriene, şi s-au făcut propuneri concrete pentru îmbunătăţirea celor existente. Acest fapt s-a datorat, în principal, creşterii volumului de documente clasificate, procesării informaţiilor clasificate în sistemele informatice şi de comunicaţii şi, de asemenea, creşterii riscului producerii unor incidente de securitate.

Buna coordonare dintre birourile ce dau organizarea secţiei a dus însă la prevenirea acestor evenimente, de cele mai multe ori, ele rămânând la stadiul de premise.

"Colectivul nostru, datorită coeziunii şi pregătirii profesionale deosebite, a reuşit să <<ungă>> toate mecanismele desfăşurării, în condiţii optime, a activităţilor de protecţie a informaţiilor clasificate. De aceea, aş vrea să remarc prezenţa vivace în dezvoltarea programelor noastre a personalului secţiei: **locotenent-colonelul Ion Crăciun,** şeful Biroului Subregistru NATO, **locotenent-colonelul Traian Leah,** şeful Biroului Protecţie Fizică şi Documente Clasificate, şi **subofiţerii de stat major**

Colonelul Florentin Ţîmpău, şeful Secţiei Protecţia Informaţii Clasificate din SMFA

Călin Giorgică, Laurenţiu Baran, Mihai Enăşel, Ion Mazîlu, Marcel Vlaicu, Daniel Lica, maistrul militar Ioan Lungu şi **p.c.c Florentina Dobre, Silvia Băltescu, Adriana Zaharia** şi **Sabina Băloi.** Un credit în plus aş dori să îl acord activităţii desfăşurate de **maistrul militar principal Ioan Lungu,** un om cu remarcabile calităţi, un foarte bun profesionist, de la care cu toţii am avut ceva de învăţat. Recenta sa trecere în rezervă îl pune în faţa unor noi provocări în viaţa civilă, dar cu experienţa acumulată, suntem convinşi

că va reuşi", a concluzionat **colonelul Florentin Ţîmpău**.

Nu trebuie să uităm, atunci când vorbim de coordonarea activităţii de protecţie a informaţiilor clasificate, că şi alte structuri îşi au partea lor de contribuţie la exprimarea cu succes a unei conduite profesionale ridicate. De aceea, vom aminti şi de eforturile depuse de Biroul Sisteme Informatice Clasificate (COMPUSEC), prin **locotenent-colonelul Adrian Niţu, maiorul Gheorghe Barbu, maistrul militar clasa a III-a Liviu Munteanu,** sau cele ale Compartimentului Protecţie Personal şi Securitate Industrială din cadrul Secţiei Personal, unde s-a remarcat **plutonierul-adjutant Nicu Cârstoiu.**

Participarea României, ca membru de drepturi depline al NATO, a adus şi prezenţa documentelor emise de şi către această structură. Eforturile de aliniere la aceste standarde s-au concretizat prin înfiinţarea Biroului Subregistru NATO. Deşi, ca în orice etapă de pionierat într-un domeniu, au existat inadvertenţe, structura de securitate, prin responsabilul cu protecţia documentelor NATO, a reuşit coordonarea cu succes a activităţilor desfăşurate pentru implementarea măsurilor de securitate specifice, pregătirea personalului şi elaborarea documentelor necesare avizării de securitate şi autorizării Compartimentelor Documente Clasificate să gestioneze documente NATO din unităţi care pun la dispoziţie forţe şi mijloace pentru îndeplinirea unor misiuni în cadrul Alianţei Nord-Atlantice.

Categoric, în activitatea Secţiei Protecţie Informaţii Clasificate din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene există şi activităţi şi etape ce se cer îmbunătăţite. Ca de exemplu, imposibilitatea temporară a achiziţionării, datorită legislaţiei în vigoare, prin Departamentul pentru Armamente, a sistemelor integrate de securitate destinate pentru unităţi din cadrul programului SCCAN, fapt ce poate determina întârzierea autorizării şi intrării în exploatare a acestui sistem.

„De asemenea, mi-aş dori pentru viitorul apropiat o pliere a cerinţelor regulamentelor şi instrucţiunilor pe starea de fapt existentă la fiecare structură în parte, trecerea la un nivel superior din punctul de vedere al dotării cu sisteme informatice dar, mai ales, conştientizarea, de către întreg personalul militar şi civil, a faptului că, a proteja o informaţie clasificată înseamnă, aproape întotdeauna, a te proteja pe sine," ne declară, în încheiere, **colonelul Florentin Ţâmpău**, şeful secţiei.

Cu toţii suntem conştienţi de acest lucru. Rămâne însă să acordăm o mai mare atenţie evidenţei, mânuirii şi, desigur, protejării informaţiilor clasificate, să încercăm să cunoaştem cât mai exact cerinţele normelor specifice.

Plutonier-major Sorin SĂFTOIU

Logistica Forţelor Aeriene din ţările NATO

La sfârşitul lunii octombrie 2007 a avut loc la Praga, Cehia, Reuniunea Comitetului pentru Logistica Forţelor Aeriene din ţările NATO.

Scopul acestei reuniuni a fost înţelegerea comună a aspectelor logistice din perspectiva NATO, prezentarea dezvoltărilor actuale în domeniul logistic, operaţiile curente şi planurile de viitor, schimbul de experienţă şi discuţii tehnice.

Cu ocazia conferinţelor au fost făcute prezentări şi s-au purtat discuţii referitoare la: • pregătirea Forţei de Răspuns a NATO; • rezultatele şi lecţiile învăţate cu ocazia exerciţiilor desfăşurate în anul 2007; • exerciţiile care se vor desfăşura în anul 2008; • concepţia alimentării cu carburant a forţelor dislocate în Afganistan şi problemele întâmpinate pe parcursul contractării, aprovizionării, transportului şi depozitării combustibilului; • structurile implicate în realizarea transportului strategic, modul de planificare a mijloacelor şi a aeroporturilor în vederea desfăşurării cu eficienţă a acestor activităţi.

Au fost prezentate, de asemenea, aspecte generale privind conceptul de evacuare aeromedicală, cooperarea cu Rusia în domeniul logistic, transformarea Statului Major al Componentei Aeriene Ramstein, iniţiativele de transport strategic SALIS şi SAC.

În concluzie, activitatea a reprezentat o bună oportunitate de cunoaştere a transformărilor şi cerinţelor NATO în domeniul logistic, permiţând analizarea domeniilor deficitare şi modalităţilor de eliminare a acestora.

Comandor ing. Marian VOICU

Sistem de interceptare a rachetelor

În cadrul testelor finale ce au avut loc în poligonul de teste White Sands, New Mexico, compania Raytheon a demonstrat fiabilitatea şi constanţa noului sistem de detectare şi urmărire a rachetelor balistice, încă din faza iniţială de lansare a acestora. Sistemul, denumit NCADE (Network Centric Airborne Defense Element), va fi utilizat în detectarea rachetelor cu rază mică şi medie de acţiune şi va constitui o prioritate în dezvoltarea segmentului respectiv, datorită costurilor reduse de producţie dar, mai ales, datorită fazei incipiente de receptare a rachetelor.

Sistemul poate fi folosit atât de la sol, cât şi de pe sisteme aeropurtate.

Alimentare aeriană pentru UAV-uri

"Prin folosirea noului sistem de alimentare în aer a UAV-urilor, putem creşte durata şi raza de acţiune a acestora, dar şi reduce timpul de răspuns la anumite cerinţe", a declarat David Reily, directorul programului AAR (Automated Aerial Refueling). Scopul programului este dezvoltarea şi demonstrarea capacităţii avioanelor nepilotate de a se putea apropia, în condiţii de perfectă siguranţă, de canistrele avionului de realimentare. Sistemul, care include un computer de control al zborului, a reuşit deja să facă faţă testelor, element demonstrat de un UAV model Learjet care a găsit şapte poziţii de reîncărcare în spatele canistrelor aflate pe un Boeing KC-135R.

Plutonier major Sorin SĂFTOIU

PROFESSIONAL QUALIFICATION IN INTERNATIONAL MILITARY ESTABLISHMENTS

Given the current status of Romania as a full member of the most powerful military organization — NATO — the quality of individual professional skills is essential. This is why advanced studies in a military institution abroad have become both an unequivocal necessity and a utility.

US Air Forces' Command and Staff College is one of those establishments which Romanian officers in service with the Air Forces may attend in order to improve their professional qualifications.

SPECIALIZAREA PROFESIONALĂ ÎN INSTITUŢII MILITARE INTERNAŢIONALE

În contextul în care ţara noastră este parte cu drepturi depline a celei mai puternice organizaţii militare – NATO –, calitatea prestaţiei profesionale dobândeşte o importanţă deosebită.
Programele internaţionale, având ca scop armonizarea instituţională şi curriculară, au oferit posibilitatea dezvoltării profesionale celor care au urmat cursuri în instituţii militare din străinătate şi, totodată, au adus o contribuţie majoră la modernizarea învăţământului militar românesc sub aspecte cum ar fi: oferta educaţională, cultura instituţională, mentalitatea personalului, practicile manageriale şi dezvoltarea bazei materiale.

Colegiul de Comandă şi Stat Major al Forţelor Aeriene ale SUA – consideraţii generale

Una dintre instituţiile pe care ofiţerii din Forţele Aeriene Române o pot frecventa, în vederea compatibilizării calităţii propriei prestaţii profesionale, este **Colegiul de Comandă şi Stat Major al Forţelor Aeriene ale SUA.**

Colegiul de Comandă şi Stat Major (C.C.S.M.) al Forţelor Aeriene ale SUA reprezintă o instituţie de învăţământ militar profesional de nivel intermediar, ce pregăteşte ofiţeri superiori din toate categoriile de forţe, ofiţeri internaţionali (de regulă cu grad minim de maior sau echivalent) şi cetăţeni americani civili pentru a ocupa funcţii de răspundere în structurile militare şi civile ale guvernului SUA.

Pentru ofiţerii internaţionali există un curs pregătitor, ce are ca scop acomodarea acestora cu cerinţele academice specifice C.C.S.M., dezvoltarea deprinderilor de comunicare orală şi în scris în limba engleză, cunoaşterea sistemului politic, juridic, economic, social şi militar al SUA, cunoaşterea rolului mass-media şi al religiei în societatea americană. Prelegerile, desfăşurate în mod centralizat, sunt urmate de dezbateri în sala de clasă şi de lucrări scrise elaborate de cursanţi. Cursul se încheie cu o călătorie de studii în capitala SUA, în cadrul căreia sunt vizitate Congresul American, Pentagonul, Curtea Supremă de Justiţie a Statelor Unite, obiective istorice şi culturale.

Programa de învăţământ a C.C.S.M. încurajează dezvoltarea abilităţilor cognitive ale studenţilor, prin provocarea acestora de a gândi obiectiv şi de a exersa întrebuinţarea unei combinaţii de instrumente analitice şi practice necesare liderilor militari şi civili. Absolvenţii C.C.S.M. sunt educaţi în profesia armelor, punându-se accentul pe arta operativă şi întrebuinţarea puterii aeriene şi spaţiale în cadrul campaniilor întrunite.

C.C.S.M. – admitere şi organizare

Programul de învăţământ la zi durează 10 luni. Sunt şcolarizaţi studenţi din Forţele Aeriene, Garda Aeriană Naţională şi Rezerva Forţelor Aeriene, Forţele Terestre, Forţele Navale şi Corpul de Infanterie Marină ale SUA, ofiţeri internaţionali şi angajaţi civili din agenţiile selecţionate ale guvernului federal. Pentru a fi admişi în programul de „Master în Ştiinţă şi Artă Militară Operaţională", ofiţerii internaţionali trebuie să îşi echivaleze studiile în ţara de origine prin intermediul unui institut independent de evaluare şi echivalare academică agreat de Universitatea Forţelor Aeriene ale SUA. Ofiţerii români care doresc să se înscrie în programul de masterat trebuie să prezinte pentru echivalare diploma de bacalaureat, diploma de absolvire a şcolii de ofiţeri (institut, academie de categorie de forţe), diploma de absolvire a unui institut de învăţământ superior militar sau civil în original şi copii ale acestora, traduse şi legalizate. Totodată, aceştia trebuie să susţină

testul de competenţă lingvistică TOEFL (Test Of English as a Foreign Language) şi să obţină un scor minim de 82 de puncte în cazul testării la calculator. Ofiţerii internaţionali care nu îndeplinesc cerinţele de admitere în programul de master, sau nu doresc acest lucru, au posibilitatea participării la cursuri şi, în condiţiile obţinerii unei medii de absolvire de 2,7 sau mai mare, vor absolvi cursurile la zi ale C.C.S.M. fără a obţine titlul de master. Pentru a obţine titlul de master, toţi ofiţerii înscrişi în program trebuie să parcurgă întreaga programă de învăţământ şi să obţină o medie de absolvire cuprinsă între 3,00 şi 4,00.

Cei trei decani ai C.C.S.M. – decanul pentru învăţământ şi programe de studii, decanul pentru problemele studenţilor şi sprijinul învăţământului şi decanul pentru învăţământ la distanţă – asigură conducerea la nivel academic a corpului profesoral şi studenţesc. Decanul pentru învăţământ şi programe de studii, asistat de prodecanul pentru probleme academice şi prodecanul pentru operaţii, coordonează integrarea conţinutului programei principale de învăţământ şi direcţionează planificarea şi implementarea programelor de învăţământ ale celor trei Catedre – Securitate Internaţională şi Studii Militare, Studii privind Operaţiile Întrunite, Studii privind Arta Conducerii (Leadership), Comenzii şi Comunicării – şi Directoratului pentru Studii Specializate. Decanul pentru învăţământ distribuit la distanţă răspunde de planificarea, organizarea şi distribuirea instrucţiunilor referitoare la programul de învăţământ fără frecvenţă prin intermediul Catedrelor şi Departamentului Operaţii. Decanul pentru problemele studenţilor şi sprijinul învăţământului coordonează activitatea studenţilor şi răspunde, împreună cu comandantul Escadrilei 21 Studenţi, de sănătatea, moralul şi bunăstarea studenţilor şi a familiilor acestora.

Forma principală de instruire în cadrul programului de învăţământ la zi constă în prelegeri susţinute în mod centralizat în aula C.C.S.M. (1–2 ore) şi seminarii/dezbateri (2–3 ore), desfăşurate în săli de clasă dotate cu televiziune cu circuit închis, calculator, imprimantă de reţea, copiator şi aparatură multimedia. Studenţii au posibilitatea conectării la Internet şi la reţeaua Intranet a Colegiului şi Universităţii Forţelor Aeriene ale SUA. În mod individual, studenţilor li se asigură un număr de peste 100 de cărţi pentru studiu şi un laptop, folosit pentru accesarea bibliografiei on-line, accesarea contului de e-mail şi a orarului zilnic, precum şi pentru susţinerea examenelor şi întocmirea lucrărilor de cercetare. Totodată, studenţii au acces la Biblioteca Universitară, la reţeaua de televiziune a Pentagonului şi reţeaua de televiziune cu circuit închis a Universităţii, unde au posibilitatea urmăririi înregistrărilor prelegerilor susţinute în aulă sau a altor emisiuni cu caracter instructiv.

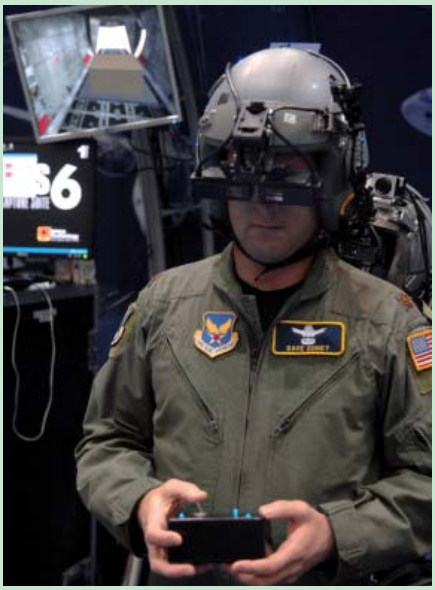
Evaluarea instruirii

Fiecare curs se încheie cu susţinerea unui examen scris, sub formă de eseu, a cărui lungime este strict limitată (de regulă, 5 sau 6 pagini). Examenele sunt de mai multe tipuri: examen pregătit acasă (într-un interval de 2–5 zile) şi examen susţinut în clasă cu cărţile deschise/închise (într-un interval de 4 ore pentru studenţii din programul de masterat, şi 8 ore pentru restul studenţilor). Fiecare student este evaluat individual, nota acordată având caracter confidenţial. Un accent deosebit se pune pe descurajarea plagiatului şi promovarea liberă a ideilor şi opiniilor personale ale studenţilor. Totodată, studenţii susţin prezentări orale (briefing-uri) pe cerinţe tematice specifice, într-un interval de timp strict limitat.

La sfârşitul cursurilor, fiecare student are de pregătit o lucrare de cercetare pe diferite teme, în volum de 25–30 pagini pentru studenţii din programul de masterat, şi de 5 pagini pentru restul studenţilor.

Alte programe şi activităţi

Comandant's Specials (Prelegerile Comandantului). Aceste prelegeri speciale au o contribuţie deosebită la programa de învăţământ de zi, prin oferirea posibilităţii



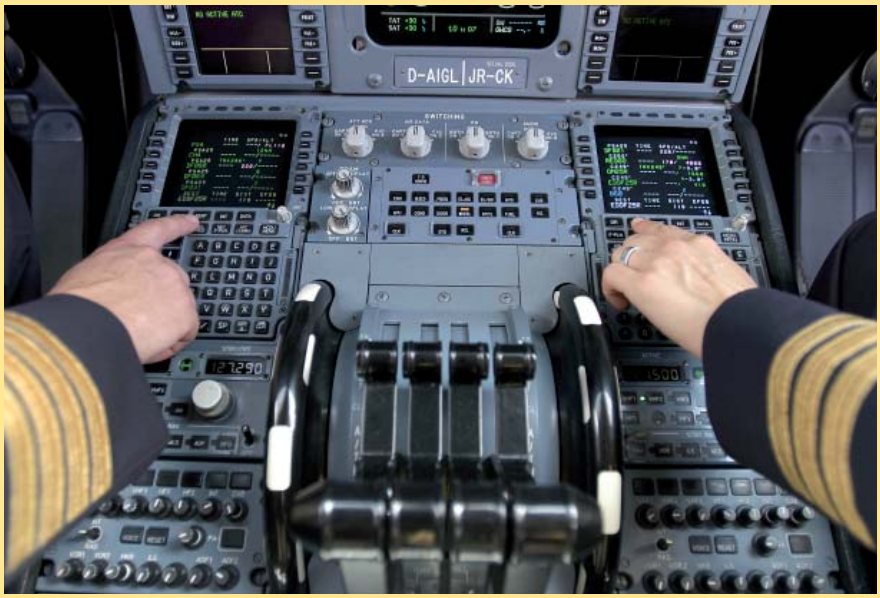
studenţilor şi cadrelor didactice de a interacţiona cu lideri din domeniul politic, economic şi militar. Invitaţii personali ai comandantului C.C.S.M. includ membri ai Congresului American, ambasadori şi personalităţi de vârf militare şi civile din cadrul Departamentului de Apărare al SUA, şefii categoriilor de forţe şi comandanţii comandamentelor funcţionale.

Athletic Program (Programul de pregătire fizică) este destinat îmbunătăţirii calităţii vieţii studenţilor şi cadrelor didactice, prin crearea şi menţinerea unui mediu ce promovează întreţinerea sănătăţii personale, fitness-ul şi dezvoltarea profesională. Programul ajută întregul personal să îndeplinească baremele testului de pregătire fizică anual şi, totodată, facilitează interacţiunea socială şi comportamentul de echipă prin organizarea diferitelor competiţii sportive; el include participarea obligatorie a studenţilor şi a cadrelor didactice la activităţile sportive planificate în cadrul orarului zilnic al C.C.S.M., precum şi competiţii de jocuri sportive între diferitele structuri ce-şi desfăşoară activitatea în Baza Aeriană Maxwell.

Spouse Program (Programul pentru soţii). Acest program ajută familiarizarea soţiilor studenţilor cu experienţa C.C.S.M., informându-le despre cerinţele academice ale colegiului şi evenimentele curente din cadrul Departamentului de Apărare al SUA şi din zona unde locuiesc (Montgomery, Alabama). Participarea este voluntară, iar scopul şi direcţiile programului sunt stabilite de soţiile studenţilor, reprezentanţii Universităţii Forţelor Aeriene şi ai comunităţii din Montgomery.

Activităţile cu caracter social au ca scop stabilirea unor relaţii deschise, firesti, între studenţi, familiile acestora şi comanda C.C.S.M. şi corpul didactic. Un rol important este acordat familiei, a cărei prezenţă alături de student este considerată a fi un factor ce favorizează învăţarea. Totodată, studenţii se implică în viaţa comunităţii locale prin desfăşurarea unor activităţi cum ar fi: promovarea meseriei de militar în şcolile din localitate, îndrumarea tinerilor cercetaşi, participarea la activităţi în sprijinul veteranilor de război, asigurarea securităţii pe stadioane la jocurile de fotbal, acordarea de ajutor pentru construirea de locuinţe persoanelor afectate de calamităţi naturale sau a celor cu posibilităţi materiale reduse etc.

Locotenent-comandor
Mircea PETRESCU



Aircraft Automatic Pilots – conceiving and development

The need for some devices to maintain aircraft trajectory not requiring pilot intervention when external disturbances could cause changes in the flying course (wind blasts, for instance) appeared as an essential requirement from the very beginning of flying machines.

The first system of the kind was conceived by Lawrence Burst Sperry (1892-1923), son of the well-known American physicist-inventor Elmer Ambrose Sperry, who also created the first gyrocompass — a revolutionary mechanism which they mounted on several American ships.

Pilotul automat în aviație – apariție și dezvoltare

În dorința omului de a zbura mai sus, mai repede, mai departe, folosindu-se de cele mai noi cuceriri ale științei și tehnicii, aviația s-a dezvoltat și continuă să se dezvolte într-un ritm fără precedent, punând în centrul preocupării oamenilor de știință găsirea de noi metode, formule și combinații care să-i permită să reziste marilor exigențe ale viitorului, atât ca armă, cât și ca mijloc de locomoție aeriană.

Astfel, necesitatea existenței unor mijloace de menținere a traiectoriei aeronavei în zbor, în cazul apariției unor perturbații externe care ar putea conduce la modificarea acesteia (de exemplu rafale de vânt), fără a fi necesară intervenția pilotului, a apărut încă de la începuturile aviației.

Primul sistem de acest fel a fost conceput la începutul secolului trecut de americanul Lawrence Burst Sperry (1892–1923), fiul cunoscutului inventator Elmer Ambrose Sperry, creatorul, printre altele, al giro-busolei instalate la bordul mai multor nave americane.

Lawrence a început să fie interesat de aviație încă din adolescență, în 1909 a construit și testat un aeroplan împreună cu fratele său, Elmer Jr., iar în 1913 a devenit cel mai tânăr pilot brevetat din Statele Unite, când a absolvit școala de aviație a pionierului aviației americane Glenn Curtiss de la Hammondsport, New York. În acea perioadă, Curtiss lucra la realizarea unui hidroavion pentru U.S. Navy, iar în același atelier, Lawrence Sperry a început lucrul la un sistem de stabilizare giroscopică a aeronavei în zbor, care să permită menținerea traiectoriei în orice situație.

Sperry era preocupat de tendința unei biciclete sau motociclete de a-și păstra poziția verticală câtă vreme aceasta se afla în mișcare.

Principiile efectului giroscopic erau destul de cunoscute în acea vreme, dar nu existase nici o încercare de a le utiliza la bordul aeronavelor.

Sperry a pornit de la ideea că dacă cele trei axe ale aeronavei – ruliu, tangaj și girație – pot fi conectate la stabilitatea unui giroscop, atunci ar putea fi realizat un sistem de control automat al zborului, care să nu necesite intervenția pilotului. Un giroscop în rotație ar putea menține orientarea inițială a aeronavei.

Practic, tânărul inventator a făcut conexiunea între suprafețele de comandă și trei giroscoape, permițând introducerea de corecții funcție de deviația dintre direcția de zbor și setările inițiale ale giroscopului, sistemul efectuând mecanic ceea ce un pilot face din instinct.

Giroscoapele lui Sperry erau proiectate pentru a menține suprafețele de comandă "pe zero", cu excepția cazului în care era necesară o acțiune corectivă. Transmiterea comenzilor corective necesita o conexiune mecanică cu suprafețele de comandă – o problemă destul de spinoasă, întrucât, în acea vreme, sistemele de comandă diferau de la un constructor la altul. Această problemă avea să fie surmontată cu timpul prin adaptarea sistemului Deperdsussin (SPAD), cu manșă centrală care antrena eleroanele și profundoarele, respectiv palonierele pentru comanda direcției, sistem utilizat și în prezent de majoritatea avioanelor.

De asemenea, giroscoapele sistemului lui Sperry aveau nevoie de energie electrică pentru antrenare la o turație de 7.000 rotații/min. Curentul electric era obținut de la un generator antrenat de curentul de aer.

Întreg dispozitivul lui Sperry cântărea doar 18 kg și avea dimensiunea de 55 x 55 x 35 cm.

În construcția și testarea sistemului său, Lawrence Sperry a fost supervizat de locotenentul Patrick Bellinger, din U.S. Navy. Sistemul a fost instalat la bordul unui hidroavion Curtiss C-2. În cursul testelor, a rezultat că poziția de „zero" a direcției trebuia să compenseze cuplul motor, iar cea a eleroanelor trebuia ajustată funcție de poziția centrului de greutate al fiecărui avion.

Confirmarea publică a genialității sistemului conceput de Lawrence Sperry avea să vină în ziua de 18 iunie 1914, când avionul Curtiss C-2 echipat cu sistemul lui Sperry a participat la concursul siguranței la bordul aeronavelor, organizat în Franța, pe malurile Senei, și la care au luat parte 57 de avioane. Aeronava, avându-i la bord pe Sperry și pe mecanicul său francez, Cachin, a demonstrat asistenței capabilitatea de a

zbura orizontal fără ca pilotul să acţioneze comenzile, ba mai mult, să compenseze deplasarea celor doi de-a lungul aripii avionului, fără ca cineva să mai fie în cabină.

Ulterior, Sperry a demonstrat militarilor francezi capabilitatea avionului de a efectua decolarea şi aterizarea neasistate.

Sperry a mai rămas în analele aviaţiei şi pentru inventarea unor aparate de bord care să permită avioanelor să zboare practic fără vizibilitate, precum orizontul artificial sau indicatorul de viraj şi înclinare – folosite şi în prezent, realizarea primului tren de aterizare escamotabil pentru avioane amfibii sau a torpilei aeriene (de fapt o bombă ghidată, denumită "Gândacul"), care utiliza un sistem de ghidare Sperry-Kettering. Acest sistem a fost perfecţionat de germani în cursul celui de-al Doilea Război Mondial şi utilizat la bordul bombei zburătoare V-1.

La moartea sa, în 1923, Lawrence Sperry deţinea 23 de brevete de invenţie.

Odată cu evoluţia aviaţiei şi apariţia zborurilor pe distanţe mari, utilizarea unui sistem pentru menţinerea rutei de zbor a devenit foarte importantă.

În deceniile ce au urmat, mai ales după cel de-al Doilea Război Modial, sistemele de stabilizare automată au devenit parte integrantă a majorităţii avioanelor militare şi civile, fiind cunoscute generic sub denumirea de "pilot automat".

Piloţii automaţi de pe avioanele moderne pot acoperi o mare parte a fazelor zborului. În unele cazuri, acestea înglobează sisteme automate de evitare a coliziunii aeriene – TCAS (Traffic Alert and Collision Avoidance System), astfel încât, de multe ori, pilotul automat este o componentă integrantă a sistemului de conducere a zborului (FMS - Flight Management System).

Dacă primii piloţi automaţi erau o construcţie mecanică, cei moderni, mai ales cei de pe avioanele cu sistem de comenzi fly-by-wire (FBW), folosesc un software de control al comenzilor care poate încorpora şi controlul tracţiunii motoarelor (când acestea sunt echipate cu sistem de control complet digital – FADEC).

Pilotul automat modern preia poziţia avionului şi atitudinea acestuia de la un sistem de ghidare inerţial. Sistemele inerţiale, bazate pe giroscoape (mecanice sau laser), pot determina apariţia unor erori în indicarea datelor de poziţie. Corectarea se realizează prin procesarea semnalelor, utilizând în majoritatea cazurilor un filtru Kalman cu şase dimensiuni (ruliu, tangaj, giraţie, altitudine, latitudine şi longitudine). Erorile pot deveni cu atât mai importante, cu cât zborul se desfăşoară pe distanţe mai mari. Pentru monitorizarea şi corectarea erorilor mai sunt folosite mijloace de radionavigaţie, precum echipamente de măsurare a distanţei (DME – Distance Measuring Equipment) şi receptoare GPS.

Piloţii automaţi moderni au şi funcţiuni de asistare în unele etape ale aterizării. Tipurile de aterizări asistate de instrumente sunt definite de Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale – ICAO, funcţie de nivelul de vizibilitate necesar şi de gradul în care poate fi automatizată aterizarea, fără a necesita intervenţia pilotului.

Datorită rezolvării unor asemenea probleme care conduc la uşurarea muncii pilotului şi, îndeosebi, datorită posibilităţii de a readuce avionul în zbor orizontal, inclusiv din zbor pe spate, în timp foarte scurt, prin simpla aşezare a manşei în poziţie neutră şi apăsare pe buton, acest pilot automat este din ce în ce mai intens folosit pe avioanele supersonice.

Avioanele mari de bombardament şi cele de transport sunt echipate cu pilot automat. Spre deosebire de pilotul automat al avioanelor de vânătoare supersonice, unde agregatul completează acţiunile pilotului, la avioanele grele pilotul automat este destinat pentru înlocuirea completă a unor operaţiuni pe care le execută pilotul sau navigatorul. Spre exemplu, pilotul automat al avioanelor de transport poate executa: zborul automat al avionului după loxodromă sau ortodromă, viraje cu unghiuri comandate, compensarea profundorului, picaje şi cabraje cu unghiuri diferite, alte operaţiuni de comandă, de compensare şi de stabilizare a zborului. De asemenea, pilotul automat al avioanelor de transport este cuplat şi cu alte sisteme automate de navigaţie, cu cele de aterizare fără vizibilitate. El înlocuieşte cu multă precizie acţiunea pilotului în diferite situaţii de zbor.

Un mare număr de firme specializate din fosta Uniune Sovietică, SUA, Anglia, Japonia, Franţa şi alte ţări experimentează cele mai moderne sisteme de pilotare pentru avioanele de transport civile şi militare, printre care şi piloţii automaţi autoreglabili cuplaţi direct în sistemul electronic de radioaducere, contribuind în acest fel la mărirea siguranţei zborului pentru avioanele de cursă lungă şi cele care execută misiuni speciale.

În prezent, se întrevăd mari perspective privind perfecţionarea acestor sisteme automate, care să substituie cât mai mult munca omului în pilotarea avionului, în scopul de a rămâne pilotului mai mult timp pentru rezolvarea unor probleme mai importante de navigaţie aeriană şi de ducere a acţiunilor de luptă.

Inginer Dănuţ VLAD

Proiectul Taranis

Numit astfel după vechiul zeu celtic al tunetului, programul Taranis are ca finalitate producerea unui avion nepilotat cu reacţie, de mărimea unui elicopter Hawk, care să prezinte drept principale caracteristici viteza, detectarea sa cu greutate,

lansarea unor categorii diversificate de armament, precum şi posibilitatea de a se apăra, atât împotriva altor avioane ghidate, cât şi împotriva celor pilotate. Programul face parte din conceptul Ministerului Apărării din Marea Britanie de a folosi astfel de aparate ca avioane de bombardament ghidate în zone de luptă sau în susţinerea altor aeronave precum Eurofighter Typhoon sau Joint Strike Fighter.

AN-148 – viitorul transportului de echipamente şi VIP

Performanţe înalte, compartimentare elegantă pentru pasageri, pliere pe cerinţele unui zbor modern, flexibilitate pentru diverse condiţii de operare a zborului, uşurinţa executării serviciilor de mentenanţă – acestea sunt atuurile noului avion de transport cu reacţie AN-148. Conceput sub amprenta unei cooperări internaţionale, cu noi tehnologii în ceea ce priveşte aliajele folosite sau designul utilizat, AN-148 este dorit de aviaţia militară

rusă în scopul efectuării transporturilor militare de echipament sau de VIP.

Astfel, a fost deja comandat un număr de 50 de aeronave, urmând ca acestea să sufere mici modificări, în special referitoare la recompartimentare, în scopul destinării şi transportului de echipamente speciale.

Plutonier-major Sorin SĂFTOIU

CRĂIASA ÎNĂLŢIMILOR – O VIAŢĂ ÎNCHINATĂ AVIAŢIEI

V-aţi întrebat vreodată: ce i-aş putea oferi unei octogenare pentru a-i aduce puţină bucurie în suflet?

În Bucureşti, pe Bulevardul Eroilor, aproape de Universitatea Naţională de Apărare, locuieşte, la parterul unui bloc, o renumită doamnă a Aviaţiei Române. Cetăţenii Capitalei au remarcat-o la manifestările naţionale desfăşurând larg Tricolorul, semn că inima ei a bătut şi bate mereu pentru ţară. Aţi recunoscut-o, probabil, din aceste rânduri pe Ruxanda Agache-Miheş. Ei bine, oferiţi-i doamnei Ruxanda un ICAR şi veţi vedea în ochii dânsei lacrimi de bucurie.

Se zice că oamenii care văd lumina zilei odată cu sărbătorirea Naşterii Mântuitorului vor fi mereu plini de noroc. Aşa s-a întâmplat şi cu doamna Sanda. Evenimentul a avut loc cu 80 de ani în urmă, într-o familie cu şase copii din comuna Viişoara, judeţul Vaslui.

Din 1948, când a ieşit la simplă comandă – prima dintre fete şi a 15-a dintre băieţi din cei 80 de cursanţi – până în 1978 când s-a pensionat, a pilotat 24 de tipuri de aparate de zbor (inclusiv avioanele ce au aparţinut fostului rege Mihai), acumulând peste 8.600 de ore de zbor.

Este recunoscută între primele femei-instructor de zbor din România şi întâia femeie încadrată în Aviaţia Militară! I s-a spus "Crăiasa Înălţimilor", atât pentru frumuseţea ei fizică şi morală, cât, mai ales, pentru curajul şi destoinicia ei.

"Sunt prima aviatoare brevetată după război. Am zburat avioanele regelui Mihai I, un YR Gotha, iar mai târziu un Policarpov Po-2 Yrimih, avion rusesc. De asemenea, sunt prima femeie care a zburat în Aviaţia Agricolă, încă din 1966. Aerodromul a fost multă vreme casa mea. M-am antrenat să devin instructor de zbor pe un IAR-27, un avion foarte <<nărăvaş>>, foarte greu pentru forţele mele. Mă <<fura>> la decolare şi trebuia să fiu extrem de atentă, să am reflexe bune. Am urmat antrenamente pe alte tipuri de avioane, dar şi cursuri teoretice. Am instruit aproximativ 250 de tineri, care au primit brevet de pilot datorită acestor mâini de femeie. Am iubit zborul, dar şi zborul m-a iubit pe mine. Ce pot

Liderul Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Croitoru, a felicitat-o pe aviatoarea Ruxanda Agache-Miheş cu ocazia împlinirii vârstei de 80 de ani

să spun când am 16 aterizări forţate, executate toate fără vreun avion sau vreun os rupt? Mulţumesc lui Dumnezeu! Mi-am realizat viaţa. Sunt atâţia piloţi cărora le-am dat aripi, am salvat oameni de la prăbuşiri, am trecut munţii cu un monomotor. Când eram pilot la Aviaţia Sanitară, în anii 1960–1965, am lansat medicamente, ser şi sânge pentru maternităţile şi spitalele greu accesibile. De multe ori eram obosită sau flămândă, însă ideea de a salva vieţi îmi dădea o putere de care nu eram conştientă. Mergeam unde era nevoie, unde mi se dădea ordin de misiune" – sunt doar câteva din ideile pe care le rememorează oricând, cu mare plăcere, aviatoarea Ruxanda Agache-Miheş.

Colegii şi prietenii au fost alături de doamna Sanda la aniversarea vârstei de 80 de ani

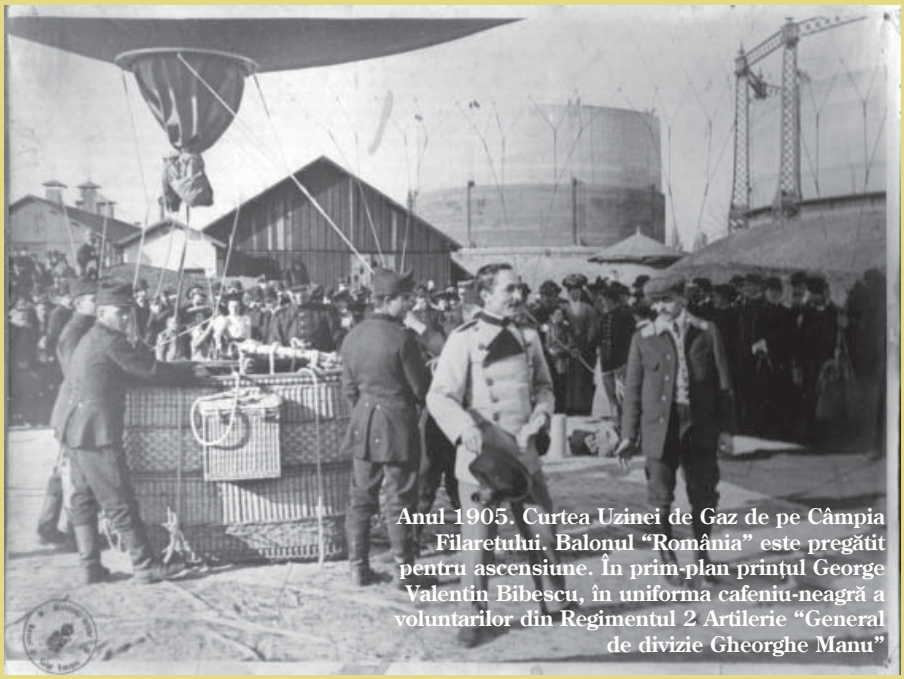
Însă dedicaţia şi dragostea pentru aviaţie nu s-au limitat nici pe departe la atât. Începând din anul 1990 a fost aleasă membru în Comitetul de conducere al filialei A.R.P.I.A. (Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii) din Bucureşti.

Acum, Ruxanda Agache-Miheş îşi deapănă amintirile, adesea în compania foştilor săi elevi, care, după 45–50 de ani, tot "doamnă instructoare" îi zic. Preţuirea de care se bucură în rândul aviatorilor s-a văzut în data de 15 decembrie 2007 când, în Sala de festivităţi a Muzeului Militar Naţional – Bucureşti, o mulţime de aviatori mai tineri sau mai în vârstă au venit s-o sărbătorească aşa cum se cuvine şi să-i ureze un sincer "La Mulţi Ani!" cu ocazia împlinirii a 80 de ani de viaţă.

La Mulţi Ani!

Căpitan Mircea BARAC

PRINȚUL GEORGE VALENTIN BIBESCU (1880–1941)



Anul 1905. Curtea Uzinei de Gaz de pe Câmpia Filaretului. Balonul "România" este pregătit pentru ascensiune. În prim-plan prințul George Valentin Bibescu, în uniforma cafeniu-neagră a voluntarilor din Regimentul 2 Artilerie "General de divizie Gheorghe Manu"

Legends of Romanian Aviation

PRINCE GEORGE VALENTIN BIBESCU (1880-1941)

The background at the end of 19th and beginning of the 20th centuries allowed many Romanian liberal young men and women to make a significant contribution to Romanian Kingdom development and acknowledgment beyond national borders. Among them, a person of considerable prominence called attention: Prince George Valentin Bibescu, son of Gheorghe Bibescu, a noteworthy representative of an old aristocrat family, and Countess Caraman Chimay, Marie Henriette Valentine, an assumptive niece of Napoleon Bonaparte.

5 august 1910. Prințul George Valentin Bibescu a încheiat cu bine unul din primele raiduri din România, efectuat cu avionul Blériot XI "La Manche", pe traiectul București – Turnu Măgurele

La cumpăna dintre secolul al XIX-lea și secolul al XX-lea, tot mai mulți tineri români emancipați își propun să contribuie la dezvoltarea și afirmarea pe plan extern a Regatului României. Printre aceștia se numără prințul George Valentin Bibescu, fiul lui Gheorghe Bibescu și al contesei Caraman Chimay, Marie Henriette Valentine, presupusă nepoată a lui Napoleon Bonaparte. Nepot al domnitorului Gheorghe Bibescu, prințul George Valentin reprezintă fructul înfrățirii nobilimii române cu cea franceză. De numele acestui ilustru personaj al culturii și civilizației noastre se leagă înființarea primului Aeroclub și Automobil Clubului Român (1905), organizarea primului spectacol aviatic din țara noastră (1909), obținerea primului brevet internațional de pilot (brevetul cu nr. 20 al Aeroclubului Franței), înființarea Școlii de pilotaj de la Cotroceni, a Ligii Naționale Aeriene (1912).

Deosebit de important este, pentru istoria aeronauticii românești, anul înființării Aeroclubului – 1905. Documente de o inestimabilă valoare istorică, intrate recent în patrimoniul Muzeului Aviației Române și purtând girul regelui Carol I al României, atestă existența de facto a Aeroclubului în anul 1905.

Donate de una din nepoatele cărturarului Gheorghe Asachi, aceste documente-eveniment confirmă faptul că Aeroclubul României face parte din primele aerocluburi înființate în lume, înnobilând astfel eforturile prințului Bibescu în ceea ce privește contribuția sa la dezvoltarea și afirmarea aeronauticii române.

În anul 1927, prințul George Valentin Bibescu este ales vicepreședinte al Federației Aeronautice Internaționale – F.A.I., pentru ca trei ani mai târziu să devină președintele acestui important forum internațional. În această calitate a inițiat o serie de reforme menite să ducă la democratizarea F.A.I., la susținerea manifestărilor aeronautice. A înființat Cupa George Valentin Bibescu, concurs internațional între piloții militari din România, Franța, Italia și Spania. A condus destinele sportului aeronautic internațional până la moarte, în 1941. Prin activitatea sa a dat de înțeles că o națiune nu poate să prospere întru respectul celorlalte națiuni decât dezvoltând aeronautica, atât cea militară, cât și cea civilă.

Comandor
Paul SANDACHI

Sprijinit de fuzelajul avionului, unul dintre cei mai valoroși instructori ai școlii de pilotaj înființate de prințul George Valentin Bibescu, locotenentul Mircea Zorileanu

Întrebuinţarea elicopterelor IAR-330 SOCAT în acţiuni de luptă şi stabilitate

Modernizarea elicopterului IAR-330 SOCAT a conferit acestuia calităţi care i-au sporit capacitatea de a executa misiuni tradiţionale pentru elicoptere şi, în acelaşi timp, i-a lărgit semnificativ valenţele, transformându-l într-un elicopter multirol, care

poate executa cu succes majoritatea misiunilor repartizate elicopterelor, atât în acţiuni de luptă, cât şi în misiuni complementare, de stabilitate.

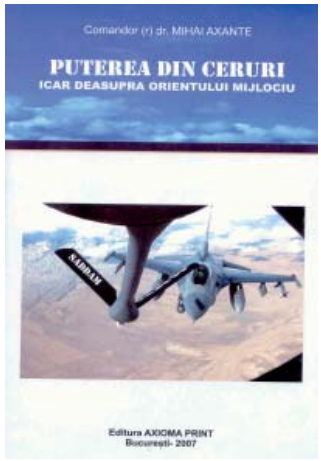
Lucrarea domnului **general de flotilă aeriană Laurenţiu Simionescu** îşi propune să fie o contribuţie sintetică şi analitică ce vine să completeze puţina documentaţie despre elicopterul IAR-330 SOCAT existentă în momentul de faţă, mai ales în domeniul operaţional. Este o lucrare ce oferă posibilitatea cititorului, prin explicaţii detaliate şi argumente fundamentate, de a-şi contura un punct de vedere realist atât asupra posibilităţilor, cât şi asupra limitărilor tehnice şi operaţionale ale acestui elicopter.

Documentarea, realizată în cadrul unei unităţi ce are în dotare elicopterul IAR-330 SOCAT, are la bază colaborarea cu proiectanţii şi utilizatorii lui, fiind rodul experienţei dobândite de-a lungul anilor de către cei care au exploatat nemijlocit acest aparat de zbor în diferite misiuni interne şi internaţionale.

Demersul ştiinţific al autorului nu se concretizează într-un simplu manual de întrebuinţare în luptă a elicopterului IAR-330 SOCAT, ci reprezintă o analiză a aspectelor generale pe care le implică executarea misiunilor de către elicoptere.

Ţinând cont de progresul substanţial şi în plină derulare ce vizează acest elicopter din punct de vedere operaţional, este de aşteptat şi de dorit ca această lucrare să-şi găsească utilizatori şi în afara cercului celor care exploatează acest tip de aparat de zbor.

Căpitan Mircea BARAC



Puterea din ceruri

Despre **comandorul (r) dr. Mihai Axante,** generaţiile tinere cunosc puţine lucruri. Însă pasiunea acestuia pentru aeronautică şi dorinţa de a elabora o lucrare privind unele aspecte ale aviaţiei militare moderne l-au preocupat mulţi ani. Evoluţia militară şi profesională, informaţiile şi evenimentele i-au alimentat şi măcinat gândurile. Se poate spune că, în timp, acestea s-au accentuat şi iată că astăzi a apărut rodul eforturilor sale.

Lucrarea **Icar deasupra Orientului Mijlociu** este prima din seria intitulată **Puterea din Ceruri**. Cartea reprezintă o sinteză a evenimentelor şi conflictelor militare din Orientul Mijlociu, cauzele reale ale acestora, desfăşurarea operaţiunilor militare în timp şi spaţiu, concluziile şi învăţămintele rezultate în cadrul cărora autorul acordă o mare atenţie componentei verticale a războiului, respectiv aeronautica militară.

Lucrarea se adresează în primul rând aviatorilor militari, personalului din statele majore ale entităţilor aeronautice militare, navale şi din armatele întrunite, lucrătorilor din structurile de informaţii militare, dar şi altor categorii de oameni interesaţi, în special istoricilor şi analiştilor militari. Pentru toată lumea şi toţi cititorii, sunt prezentate şi informaţii generale privind istoria locală, evoluţia în timp a situaţiei politico-militare din spaţiul geografic abordat, motivele ce au determinat apariţia unor astfel de confruntări şi, aşa cum se ştie, în unele situaţii, acestea au fost şi de natură religioasă.

Următoarele două lucrări din seria menţionată se referă la conflictele militare din Orientul Îndepărtat, Cecenia, Malvine, spaţiul ex–iugoslav, precum şi la unele misiuni speciale sau raiduri izolate vizând lovirea cu precizie a unor obiective strategice aflate la mare distanţă de bazele de plecare.

Aş vrea să remarc faptul că lucrarea, în întregul ei, se constituie într-o contribuţie importantă privind informarea cititorilor asupra adevăratelor aspecte ale unor conflicte militare, evidenţiind contribuţia aviaţiei în desfăşurarea confruntărilor din teatrele de operaţii.

General de aviaţie (r)
Iosif RUS

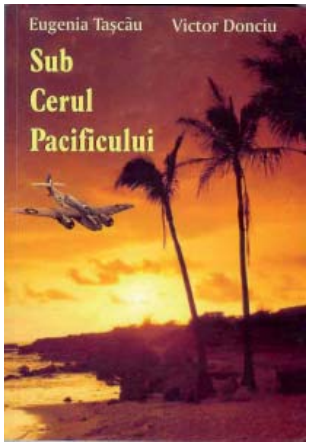
Sub Cerul Pacificului

Eugenia Taşcău şi **Victor Donciu** iubesc aviaţia aşa cum se iubeşte un copil de suflet. Aproape de fenomen, prin prisma meseriilor, cei doi au adoptat fenomenul aeronautic românesc cu forţa pasiunii şi au decis să-i ofere atâtea amintiri frumoase cât poate un om oferi cu sufletul, cu inima şi cu mintea.

Astfel, un număr de opt romane şi un dicţionar aeronautic apărute sub semnătura celor doi coautori aduc la lumină, sub forma unor povestiri pline de emoţie, fapte de arme ale aviatorilor români mai puţin cunoscute publicului larg. De remarcat sunt eforturile şi dăruirea cu care autorii au studiat evenimentele descrise, multitudinea documentelor de arhivă cercetate şi, mai ales, modul de prezentare a faptelor, descrise prin magistrale exerciţii empatice.

Sub Cerul Pacificului prezintă povestea **locotenentului Alexandru Vraciu,** american de origine română. Doborând 19 avioane inamice în luptă directă şi efectuând numeroase alte misiuni de succes, acesta a fost apreciat ca fiind unul dintre cei mai buni piloţi din aviaţia de vânătoare americană în cel de-al Doilea Război Mondial, fiind decorat cu înalta distincţie „Crucea Victoriei” şi obţinând titlul de cetăţean de onoare al SUA.

Insula Eniwetok, locul de desfăşurare a acţiunii, a reprezentat o poziţie strategică excepţională, aşezată în centrul principalelor linii de comunicaţie aeriene japoneze, în ultima parte a celui de-al Doilea Război Mondial. A fost necesară cucerirea ei. În numeroasele lupte aeriene şi navale, de mai mică sau mai mare anvergură, au murit piloţi şi marinari din ambele tabere, japoneză şi americană, iar războiul submarin a fost net în favoarea celor din urmă. Toate acestea sunt redate cu lux de amănunte în cuprinsul cărţii.



În cartea sa, intitulată „Marile bătălii aeriene”, scriitorul american Gene Gurney – fost ofiţer superior în Forţele Aeriene ale SUA în cel de-al Doilea Război Mondial – referindu-se, printre alţii, la locotenentul Alexandru Vraciu, arată că acesta a participat ca pilot de vânătoare în războiul aerian al Pacificului, atât pe portavionul Lexington, cât şi pe Yorktown, iar după scufundarea acestora de către japonezi şi pe portavionul Enterprise, cu care, la sfârşitul ostilităţilor, s-a reîntors în patrie.

Căpitan Mircea BARAC

AIR DEFENCE TERMINOLOGY

TRANSMITTER - RECEIVER VAN / *CABINA EMISIE - RECEPŢIE*

Narrow beam antenna / *Antena de fascicul îngust*
Parabolic reflector / *Reflector parabolic*
Wawe guide / *Ghid de undă*
Wide beam antenna / *Antenă de fascicul larg*
TV Cammera / *Camera TV*
Dummy antenna / *Antenă echivalentă*
Guiding commands emmiter antenna / *Antena radioemiţătorului de comenzi*
Shelter / *Cabina cu aparatură*
Screw jack / *Cric*
Outrigger / *Braţ mobil*
Mobilizer / *Tren rulor*

Rubrică realizată de
locotenent-colonel IULIAN MĂCREANU ■